OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**	de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**	der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

GDYNIA, dnia 12 stycznia 1933

Prosimy

o wpłacenie prenumeraty

na I. kwartał 1933 r. w kwocie 3,— zł na konto

P. K. O. Nr. 204 415

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 stycznia 1933 | NR. 1

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



Foto Elite

Kontrola bekonów przy załadunku na statek w Gdyni

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

TREŚĆ:

Port gdyński w 1932 r.

Omawiając przy końcu poszczególnych ubiegłych lat wydajność pracy portu gdyńskiego, mogliśmy każdorazowo stwierdzić, iż cyfry, przedstawiające wysokość przeładunków portowych, wykazywały stały ruch zwyżkowy. Zaczynając przegląd tych cyfr od roku 1928, otrzymujemy następujący obraz ogólnych obrotów portu:

rok 1928	1.957.769 ton
rok 1929	2.822.502 ton
rok 1930	3.625.748 ton
rok 1931	5.334.621 ton

Procentualnie do obrotów każdorazowego roku poprzedniego wykazał rok 1929 wzrost o 44%, rok 1930 — o 28%, a rok 1931 — o przeszło 47%. W ten sposób ujawniła się z żywiołową wprost siłą wzmagająca się koncentracja naszej ekspansji gospodarczej w młodym porcie, dając temsamem najwymowniejszy dowód realności i trafności poczynań naszej polityki morskiej. Wzrost wydajności pracy portowej nie uległ pogarszającej się z roku na rok sytuacji gospodarczej, dzięki temu, że w miarę rozbudowy portu i udoskonaleniu jego urządzeń dla obsługi przeładunku towarów, pomimo zmniejszającego się, globalnie biorąc, handlu zagranicznego Polski, sfery gospodarcze coraz więcej wykazywały dla portu gdyńskiego zainteresowania. Poważnego usprawnienia doznał również aparat akwizycyjny przeładunków portowych, dzięki nabytemu doświadczeniu i ulepszeniu organizacji biurowej, zarówno przez spedytora portowego, jako też maklera i armatora. Port nasz zajął w szeregu portów światowych poważne miejsce, tak, iż zaczęto go traktować nietylko jako jeden z większych portów bałtyckich, ale zarazem przycichły również uparcie powtarzane przez naszego sąsiada zachodniego proroctwa o załamaniu się naszego młodego portu, ustępując miejsce zazdrości o rzetelnie zdobyte sukcesy i zapoczątkowując erę intensywnej i bezwzględnej konkurencji.

Początek ubiegłego roku poprzedziły jednakże tak poważne zmiany w układzie naszych stosunków handlowych z zagranicą, jak i zresztą w całym handlu międzynarodowym, że ani sfery żeglugowe, ani też inne czynniki, które mają bezpośredni kontakt z pracą portu gdyńskiego, nie mogły bez obawy patrzeć w rozpoczynający się rok nowej pracy i nowych wysiłków nad utrzymaniem i podniesieniem wydajności naszego portu. Czynniki te uświadomiły sobie, że byłoby lekkomyślną rzeczą wysuwać zbyt optymistycznie horoskopy co do wyników pracy portu w roku 1932. Zanadto bowiem silnie zostały one zaniepokojone załamaniem się funta angielskiego i umożliwioną przez to konkurencją węgla angielskiego na rynkach skandynawskich oraz zatarasowaniem rynku angielskiego dla eksportu artykułów naszej produkcji rolnej. Skutki tych zjawisk gospodarczych mogły odbić się fatalnie na obrotach portu gdyńskiego w r. 1932. Zresztą Gdynia narówni z Gdańskiem należy do tych

nielicznych portów europejskich, które aż do początku 1932 roku zwycięsko przeciwstawiały się skutkom potęgującego się kryzysu gospodarczego.

Już w połowie roku 1932 zaczęły się zmniejszać te obawy, gdyż port pracował nieomal w tempie roku poprzedniego, a jeżeli nawet chwilami tętno tej pracy stawało się spokojniejsze, to można było skonstatować, że jest to tęno zdrowego i zyskującego na siłach organizmu. Port zaczął wykazywać nowe rodzaje pracy, a ubytek w tym czy innym towarze wynagradzały nowe zdobycze i nowe towary, które, pojawiwszy się w porcie, uzyskiwały tu niebawem niezaprzeczone prawo swojszczyzny. Rejestr towarów, przechodzących przez port gdyński, zaczął się rozszerzać, a w dodatku coraz to więcej towarów wysokowartościowych znajdywało drogę do portu gdyńskiego. Usadowił się również w porcie, oczekiwany oddawna, handel hurtowy, promieniując stąd na cały kraj i wciągając go w orbitę jego wpływów.

Również państwa sąsiednie, które leżą w sferze przyciągania portu gdyńskiego, wwyższym stopniu niż poprzednio zainteresowały się tranzytem przez port gdyński.

Ostateczne rezultaty portu gdyńskiego za rok 1932 mogą nas, przy uwzględnieniu ogólnej sytuacji gospodarczej, zadowolić w zupełności. Wynoszą one bowiem 15.191.242 tony, czyli zaledwie 108.878 ton mniej, niż w roku poprzednim. Eksport, dokonany przez Gdynię, osiągnął cyfrę 4.761.399.7 ton, t. j. o 19.835 ton wyższa, niż w roku 1931 (4.741.565 ton). Natomiast poważny ubytek pod względem ilości wykazały przeładunki towarów importowanych, osięgając cyfrę 429.843,2 tonn, czyli o 128.706 ton mniej, niż w roku 1931 (558.549 ton). Jednakże, naogół biorąc, ubytek importu dotyczy jedynie artykułów masowych, podczas kiedy import wysokowartościowych towarów drobnicowych przedstawia się znacznie korzystniej, niż w roku poprzednim.

Pozostawiając szczegółową analizę obrotów w roku 1932 do następnego numeru, podajemy narazie cyfrowe dane obrotów za rok ubiegły w dziale „Wiadomości z Gdyni“.

J. Kw.

J. Kunert
Ref. komunikac. Izby Przem. Handlowej w Gdyni

Działalność polskiej floty handlowej w roku 1932.

W roku 1932 polityka protekcjonistyczna, barjery celne, kontyngenty i restrykcje dewizowe w większości państw europejskich pogłębiły kryzys w przemyśle transportów morskich wytwarzając skutkiem ograniczenia wymiany międzynarodowej, dalszy nadmiar tonażu i spadek frachtów morskich. W związku z coraz gorszą sytuacją w żegludze światowej wzrastało unieruchomienie tonażu morskiego, które wyniosło w połowie ubiegłego roku 14 milj. ton brutto wobec 10½ milj. w r. 1931 i 5½ milj. w r. 1930. Stosunek procentowy tonażu unieruchomionego do ogólnego tonażu światowego wynosił w połowie 1932 r. około 20%, a w poszczególnych państwach dochodził do ¼ (Danja, Norwegja, Stany Zjednoczone) lub nawet do ⅓ (Niemcy, Francja) ogólnego tonażu narodowego. Stały spadek stawek frachtowych oraz niezdrowa konkurencja wywołana nadmiarem tonażu doprowadziły w końcu do szukania radykalnych środków zaradczych w formie wycofywania i demontowania starego lub unieruchomionego tonażu. Akcja ta jednak, prowadzona mało energicznie, nie dała spodziewanych wyników. Dopiero przy końcu ubiegłego roku notowano gdzieniegdzie pewne oznaki poprawy na rynkach frachtowych oraz spadek ilości tonażu unieruchomionego. Na morzach północnych Europy a specjalnie na Bałtyku, sytuacja w żegludze nie wykazywała jednak żadnych objawów, pozwalających patrzeć bardziej optymistycznie w przyszłość. Ożywienie sezonowe na wiosnę i jesień, które normalnie występuje na wodach bałtyckich, było w roku sprawozdawczym bardzo słabe. Spowodowało to trudną sytuację w żegludze trampowej, obsługującej wywóz państw skandynawskich i bałtyckich oraz doprowadziło do licytacji frachtów „in minus".

Również na linjach regularnych na Bałtyku przewozy uległy dalszej redukcji z tych samych przyczyn.

Mimo tak ciężkich warunków gospodarczych, polska flota handlowa wykazała w r. 1932 dalszy rozwój swej działalności, co przypisać należy otwarciu nowych połączeń żeglugowych oraz zmianom, zaszłym we flocie i organizacji poszczególnych towarzystw okrętowych.

W roku 1932 przewiozła polska flota handlowa (flota „Żeglugi Polskiej", „Polbrytu", „Polskarob" i Linji Gdynia — Ameryka) ogółem około 1.086.500 ton towarów, z czego 913.537 ton w eksporcie z Polski, 95.370 ton w imporcie do Polski oraz 77.593 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z latami ubiegłemi, przewozy polskich przedsiębiorstw żeglugowych przedstawiały się następująco w roku 1932 (w tonach):

	ogólny przewóz	w eksporcie	w imporcie	między portami zagranicznemi
1929	636.000	—	—	—
1930	857.000	619.000	149.000	90.000
1931	1.060.000	870.000	124.000	66.000
1932	1.086.000	913.500	95.000	77.500

Wzrost ilościowy towarów, przewiezionych pod banderą polską w r. 1932, był wprawdzie bardzo nieznaczny (o 26.000 ton), jednak jeżeli weźmiemy pod uwagę silny spadek obrotów w naszym handlu zagranicznym w r. 1932, dochodzący do 30% w porównaniu z poprzednim rokiem, wówczas cyfry powyższe mają całkiem inną wartość. Mimo bowiem utrzymanej tendencji do kierowania przywozu i wywozu przez porty polskie, obroty portowe spadły w r. 1932 na skutek kurczenia się ogólnych obrotów z zagranicą. Równocześnie ze spadkiem obrotów portowych powinien był nastąpić spadek przewozów floty polskiej. O ile spadek ten nie nastąpił, to jest to dowodem coraz większego udziału floty polskiej w obsłudze naszego wywozu i przywozu. Specjalnie korzystnym objawem jest wzrost przewozów w eksporcie oraz między portami zagranicznemi. Spadek przewozów w imporcie tłumaczy się nietylko spadkiem obrotów w przywozie z zagranicy, ale również tem, że w r. 1932 import, kierowany na porty polskie, pochodził w dużej części z krajów, z któremi nie mamy połączeń okrętowych pod własną banderą (kraje śródziemnomorskie, porty Golfu etc.).

Przechodząc do analizy towarów, przewiezionych w r. 1932 przez flotę handlową polską, stwierdzić możemy coraz większą ich różnorodność oraz coraz mniejszy procent ładunków masowych.

Na przewozy pod banderą polską w ostatnich trzech latach składały się (w tonach):

W imporcie

	1932 r.	1931 r.	1930 r.
ruda i złom	20.066	80.918	69.000
tomasyna	12.658	19.763	21.961
fosforyty	—	—	33.984
węgiel	—	—	2.706
różne i drobnica	62.645	23.672	21.410

W. eksporcie

	1932 r.	1931 r.	1930 r.
węgiel	646.829	706.063	543.535
drzewo	82.181	28.209	10.373
zboże	38.150	—	—
bekony i szynki	42.638	42.789	23.945
szyny kolejowe	18.101	—	—
cukier	14.885	32.183	7.751
sól potasowa	8.070	—	—
jaja	4.858	3.510	2.353
parafina	1.990	2.357	2.992
ziemniaki	1.877	—	—

klepki i parkiet	1.848	—	—
mąka	680	—	—
manufaktura	519	—	—
masło	53	944	2.468
różne art. spożyw. i roln.	1.509	8.976	1.683
różne i drobnica	49.049	44.113	23.504

W roku ubiegłym zaszły, jak widać z powyższych cyfr, poważne zmiany w strukturze przewozów polskiej floty handlowej. W imporcie po raz pierwszy towary drobnicowe przewyższają towary masowe, co spowodowane zostało z jednej strony kurczeniem się przywozu surowców przemysłowych, z drugiej zaś strony większem zróżniczkowaniem przywozu przez porty polskie w r. 1932. W eksporcie występuje ta sama tendencja do większego urozmaicenia przewozów, przyczem widzimy cały szereg nowych artykułów, które w poprzednich latach bądźto nie figurowały w przewozach naszej floty, bądź też przewożone były w małych ilościach. Zmniejszone przewozy węgla i cukru zastąpiono w r. 1932 ładunkami drzewa, zboża, szyn kolejowych etc., co pozwoliło osiągnąć lepsze wyniki w należytem wykorzystaniu pojemności statków.

Przechodząc do omówienia warunków pracy żeglugi polskiej w r. 1932, podkreślić należy jeszcze raz kurczenie się naszego handlu zagranicznego, trudną sytuację na rynkach frachtowych oraz bardzo silną konkurencję na pewnych linjach ze strony obcych towarzystw żeglugowych. Wskutek tego flota nasza miała pewien odsetek tonażu unieruchomionego w ciągu roku 1932 r.

W składzie polskiej floty handlowej zaszły w roku sprawozdawczym zmiany, które miały na celu modernizację naszej floty oraz lepsze przystosowanie jej do wymagań ruchu towarowego. Na początku roku flota „Żeglugi Polskiej" powiększyła się o 2 nowe statki „Śląsk" i „Cieszyn", każdy po 1.515 ton D. W. Statki te przeznaczono do obsługi linij regularnych, rozszerzonych również z początkiem 1932 r. „Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe" powiększyło swoją flotę o 2 nowe statki „Lwów" i „Lublin", każdy po 1.408 ton brutto, które zastąpiły „Łódź" i „Rewę" na linji Gdynia — Hull. Nowe statki floty polskiej mają wprawdzie mniejszy tonaż od statków, które zastąpiły, ale nowsza ich konstrukcja pozwala na wygodniejsze i bardziej racjonalne rozmieszczenie ładunku oraz na zmniejszenie kosztów eksploatacji dzięki oszczędnościom w paliwie, kosztach remontu, opłatach portowych etc. Na nowych statkach „Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego" wprowadzono również specjalne urządzenia chłodnicze, konieczne dla przewozu artykułów spożywczych i łatwo psujących się. Statek „Łódź" nienadający się z powodu swego wieku do eksploatacji na linjach do Anglji sprzedano Marynarce Wojennej.

W ciągu roku 1932 nastąpił dalszy rozwój regularnych linij żeglugowych pod polską banderą, przyczem nowozałożone linje mają doniosłe znaczenie dla ekspansji naszego handlu morskiego. W styczniu ub. roku otwarto mianowicie linję regularną do Rotterdamu, a w czerwcu do Antwerpji. Biorąc pod uwagę znaczenie powyższych portów w handlu międzynarodowym oraz ich wszechświatowe połączenia okrętowe, uzyskano dzięki regularnym połą-

czeniom z Rotterdamem i Antwerpją pośrednie połączenia przeładunkowe do wszystkich portów świata. Przez linję do Rotterdamu połączono również komunikację pośrednią (z przeładunkiem w Rotterdamie) porty polskie z portami reńskiemi. Pierwszorzędne znaczenie tych linij dla naszego handlu morskiego ujawniło się wkrótce w całej pełni w intensywnych przewozach, które wymagały nawet dorywczego powiększenia tonażu, kursującego na tych linjach. Dzięki powyższym linjom nasz handel importowy uniezależnił się w dużej mierze od pośrednictwa portów niemieckich oraz od pośrednictwa niemieckiej floty handlowej.

Na linji regularnej bałtyckiej, podobnie jak i w żegludze trampowej na Bałtyku, sytuacja była gorsza, ze względu na kurczenie się handlu zagranicznego państw bałtyckich (ograniczenia dewizowe, reglamentacje podwyżki celne etc) oraz z powodu słabego popytu na tonaż trampowy dla przewozu artykułów masowych (w pierwszym rzędzie drzewa). Silna konkurencja oraz stały spadek frachtów utrudniały rentowną eksploatację trampów.

Na linjach do Anglji przewozy utrzymały się ilościowo prawie na tym samym poziomie co w roku poprzednim, natomiast znaczne ich zróżniczkowanie gatunkowe oraz większe obroty drobnicy wpłynęły bardzo korzystnie na rentowność linji do Hull i do Londynu.

W żegludze transatlantyckiej uwydatnił się dość znaczny wzrost przewozów pasażerskich i towarowych, co pozwala żywić jaknajlepsze nadzieje na przyszłość. Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe zainicjowało również w roku ubiegłym wycieczki zagraniczne na swych statkach, co pozwoliło wykorzystać jednostki nie kursujące na linji transatlantyckiej.

Flota Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob" wykazała, podobnie jak w latach ubiegłych, dalszy rozwój swej działalności, przewożąc ogółem w r. 1932 — 458.178 ton węgla w porównaniu z 402.107,5 ton w r. 1931. W porównaniu z rokiem 1931 przewieziono do poszczególnych krajów następujące ilości:

	1932	1931
do Szwecji	268.076,5	202.034,5
„ Norwegji	149.590,5	161.886,5
„ Holandji	5.255	27.521
„ Danji	29.166	10.665,5
„ Francji	2.830	—
„ Belgji	3.260	—

W ogólnej ocenie działalności polskiej floty handlowej w r. 1932 należy podkreślić dalszy wzrost ilościowy i jakościowy tonażu oraz zwiększenie się iości i wartości przewiezionych ładunków. Otwarcie nowych linij regularnych, lepsze przystosowanie floty do wymogów ruchu towarowego oraz przekształcenie „Żeglugi Polskiej" na spółkę akcyjną przy równoczesnem połączeniu dyrekcji dwóch towarzystw żeglugowych, wszystko to świadczy o żywotności i stałym rozwoju przemysłu transportów morskich w Polsce.

Warunki stworzenia w Gdyni rynku handlowego i rozdzielczego dla owoców.

Port gdyński wykazuje w swoich obrotach coraz poważniejsze pozycje dotyczące importu owoców zagranicznych w stanie świeżym i suszonym, Odnośne cyfry importu wynosiły w roku 1931 — 2.102 ton, w 1932 — 22.604 ton. W ostatnim czasie zaczęto mówić o możliwości skoncentrowania w Gdyni również handlu owocami zagranicznemi dla państw sąsiednich, leżących w strefie przyciągania portu gdyńskiego.

Mówiąc o stworzeniu wielkiego handlu hurtowego owocami w porcie należy brać następujące sprawy pod uwagę:

1. utrzymanie w Gdyni podczas sezonu owocowego ilości towaru, potrzebnej dla zaopatrzenia tak rynku krajowego, jak i danego rynku zagranicznego,
2. zorganizowanie srzedaży aukcyjnej,
3. wyjęcie sprzedaży aukcyjnej dla rynku wewnętrznego z ram kontyngentów towarów reglamentowanych.

ad 1. Konsygnacja owoców będzie w całej pełni umożliwiona dopiero po uruchomieniu wolnocłowej strefy w porcie gdyńskim i wybudowaniu w niej specjalnych magazynów dla importu owoców.

Istniejące już obecnie pomieszczenia dla owoców są niewystarczające. Znajdują się one tylko w Chłodni Portowej oraz w 2 magazynach (Pantarei i Żeglugi Polskiej), które posiadają odpowiednio ogrzewane, względnie chłodzone ubikacje.

W składach tych, pomimo że posiadają one charakter składów wolnocłowych, niema dostatecznej swobody dla kupca, ktory pragnie towar zbadać przed kupnem. Również przepakowywanie, sortowanie i inne manipulacje, niezbędne dla konserwacji owoców są w wysokim stopniu utrudnione z powodu rygorystycznych przepisów celnych.

Następnie koszta dozoru celnego wpływają w tak dużym stopniu na cenę towaru, że np. owoc sprzedany w Gdyni byłby droższy od tego samego towaru, sprzedawanego w Hamburgu, Londynie lub Kopenhadze w halach aukcyjnych.

Chcąc przeto wykorzystać obecny czas dla przerzucenia czeskiego tranzytu owoców z Hamburga do Gdyni przy przejściowem wykorzystaniu wymienionych wyżej składów, należałoby poprzednio uprościć formalności celne i zredukować opłaty z tem połączone do takiego poziomu, aby nie ucierpiała konkurencyjność towaru pod względem ceny w porównaniu z portami zagranicznemi.

W dalszym ciągu należy dostosować tranzytową taryfę kolejową do poziomu konkurencyjnych stawek taryfy niemieckiej. Niezależnie bowiem od tego, że koleje niemieckie stosują w pewnych warunkach specjalne tajne ulgi taryfowe, szczególnie w odniesieniu do tranzytu, zachodzi poważna różnica między opublikowanemi stawkami taryfy kolejowej na odcinkach między Gdynia Port — Zebrzydowice a Hamburg Port — Bohumin. I tak: taryfa na owoce według kl. t. 50. wynosi przy przesyłce wagonowej w ilości 15 ton. na przebiegu Gdynia Port — Zebrzydowice od tony zł. 113,50, podczas kiedy koszta przewozu tej samej przesyjki wynoszą na przebiegu

Hamburg Port — Boc'umin, według taryfy niemieckiej S. D. 6., Rmk 32,70. Tej różnicy nie można przerzucić, zdaniem naszem, na inne składniki ceny towaru, jak np. na transport morski, opłaty portowe, spedycyjne itp.

ad. 2. Urządzenie aukcji zależne jest, stosownie do postanowień art. 8. p. 12 oraz 10. prawa przemysłowego, od zezwolenia władzy przemysłowej I. instancji, czyli w Gdyni od Komisarjatu Rządu. Powołany art. 10. prawa przemysłowego postanawia, że władza przemysłowa odmówić może udzielenia koncesji z uwagi na interes publiczny.

W konkretnym wypadku, o ile chodzi o ustosunkowanie władzy przemysłowej do petenta, ubiegającego się o koncesję na prowadzenie aukcji w porcie, zarówno czynniki decydujące, jak i opinjodawcze winny moment interesu publicznego poddać bardzo ścisłej ocenie. Kwalifikacje bowiem takiego koncesjonarjusza pod względem moralnym, etyki i fachowości kupieckiej muszą stać na wysokości, aby zarówno właściciel towaru, który mu ten towar do aukcji powierza, jak i nabywca mieli do niego pełne zaufanie. W razie braku tych zalet u aukcjonatora i jakichś uchybień w tym kierunku, byłby w dużej mierze narażony prestige portu, a temsamem interes publiczny. Dlatego też najzupełniej słuszne jest stanowisko Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które przy rozpatrywaniu pierwszego podania o koncesję podniosło konieczność kontroli ze strony Izby Przemysłowo-Handlowej nad działalnością aukcjonatorów.

Drugą część tego zagadnienia stanowi organizacja konsygnac i towarów w porcie i ujęcie samej aukcji w potrzebne przepisy.

Do prac nad zorganizowaniem aukcyj owoców w porcie gdyńskim należałoby, oprócz poważniejszych firm portowych, wezwać również najpoważniejszych importerów w kraju. Gdyby jednak firmy polskie nie wykazały potrzebnych zdolności i zainteresowania w kierunku tej pracy, należałoby się zastanowić, czy nie byłoby wskazanem powierzyć omawianą organizację poważnemu kupcowi zagranicznemu. Skoncentrowanie dużego handlu hurtowego w naszym porcie jest dla jego rozwoju zagadnieniem tak ważnem, że jedynie czysto rzeczowe względy winnny tu wchodzić w rachubę.

Organizacja aukcji wymaga także ustalenia regulaminu, który Izba obecnie opracowuje, wzorując się na zwyczajach handlowych, przyjętych w Hamburgu, Antwerpji, Kopenhadze i Frankfurcie n/M. Projekty regulaminu i organizacji aukcyj zostaną przedłożone Ministerstwu Przemysłu i Handlu do aprobaty.

W powyższych sprawach potrzebna jest daleko posunięta ostrożność, ponieważ handel hurtowy owocami zagranicznemi w Polsce spoczywa częściowo w ręku kupiectwa, nie odpowiadającego zawsze pojęciom o solidności kupieckiej i odnoszącego się nieżyczliwie do poczynań, mających na celu skoncentrowanie dużego hurtu owocami w Gdyni. Należy się obawiać, iż kupiectwo to może posunąć się do bojkotowania aukcyj gdyńskich.

ad 3) Z chwilą należytego zorganizowania aukcyj owoców w porcie gdyńskim byłby niewątpliwie czas na zmianę systemu zaopatrywania rynku krajowego w owoce zagraniczne. Dotychczas objęty jest import, z wyjątkiem cytryn, reglamentacją i może się odbywać jedynie na podstawie zezwoleń przywozowych. Kontyngentowanie tego importu hamuje rozwój wielkiego handlu hurtowego w porcie, a zwłaszcza konsygnację. Dlatego byłoby wskazane, przy zachowaniu dotychczasowego systemu reglamenta-

cyjnego, zwolnić od obowiązku uzyskiwania zezwoleń przywozowych partje owóców, zakupywanych na aukcjach w porcie.

W ten sposób uniknie się z jednej strony zbyt radykalnej zmiany systemu dotychczasowego, pozostawiając importerowi możność wyboru sposobu zaopatrywania się w towar, a z drugiej strony będzie przedsiębiorstwo aukcyjne zmuszone liczyć się ze zdrową konkurencją, co niewątpliwie odpowiadać będzie interesom naszego kupiectwa.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W GRUDNIU 1932 R.

W miesiącu grudniu 1932 r. zawieszono roboty morskie i drogowe w porcie. Przy budowie wiaduktu nr. 4 rozszalowano łuki, rozebrano górną część rusztowań oraz zabetonowano jezdnie i chodniki. Ukończono również budowę magazynu i warsztatów dla „Żeglugi Polskiej“ oraz roboty budowlane przy Hali śledziowej, za wyjątkiem robót tynkarskich i malarskich. W magazynie tranzytowym zakończono betonowanie sklepień i zabetonowano 150 m. ścianki oporowej.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1932 R.

Ogólny obrót towarowy w porcie gdyńskim w miesiącu grudniu ubiegłego roku wyniósł 537.342 t. wobec 526.220 t. w miesiącu listopadzie, z czego na przywóz przypada 61.377 t. i na wywóz 475.965 t.

Zmniejszenie się przywozu tłumaczy się spadkiem niektórych towarów masowych, jak piryty — 3.683 t. wobec 6.680 t. w miesiącu ubiegłym, surowce oleiste — 1.091 t. (3.654 t.), śledzie solone — 596 t. (2.870 t.) wskutek zakończenia się sezonu połowów oraz brakiem pozycji fosforytów. Inne towary wykazują nieznaczny wzrost, względnie utrzymują się na poziomie miesiąca ubiegłego.

Na zwiększenie się wywozu złożył się wzrost takich towarów masowych jak węgiel — 422.691 t. (418.719 t.), cukier — 11.473 t. (1.724 t.), oraz drzewo (deski i łaty) — 15.774 t.) oraz niektórych towarów wysokowartościowych jak bekony — 4.277 t. (3.136 t.), wędliny 526 t. (446 t.), drób bity — 228 t. (95 t.) i t. p.

Obrót towarowy ilustruje szczegółowiej poniższe zestawienie:

Import (w tonach)		Eksport (w tonach)	
ryż surowy	3.000	ryż wyłuszczony	4
owoce świeże	2.824	mąka ryżowa	48
owoce suszone	470	cukier	11.473
orzechy i migdały	53	napoje alkoholowe	495
kawa, kakao, herbata	556	bekony	4.277
tytoń	210	wędliny	526
napoje alkoholowe	32	drób bity	228
ryby mrożone	52	jaja	277
śledzie solone	596	makuchy	1.130
żużle Thomasa	1.700	kości, śrót kostny i mączka	127
tłuszcze zwierzęce surowe	99	obuwie	435
skóry	2.248	deski i łaty	15.774

nasiona oleiste	1.091
kamienie burakowe	4
oleje	107
żywica	34
kauczuk	675
wyroby gumowe	131
glinka farbiarska	56
rudy żelazne	7.200
piryty	3.683
metale różne	165
złom żelazny	26.584
miedź	254
wyroby metalowe	92
maszyny, aparaty i ich części	125
samochody i ich części	218
papier	385
bawełna	4.327
juta	1.650
wełna	910
celuloza	321
garbniki	665
jelita	134
inne towary	726
Razem	61.377

węgiel eksportowy	422.691
węgiel bunkrowy	12.018
koks	1.060
nawozy azotowe	100
szyny kolejowe	1.164
cynk	823
wyroby metalowe	336
papier	245
wyroby włókniste	164
celuloza	1.560
klepki	302
inne towary	708
Razem	475.965

Ruch statków pod wzgldem ilościowym utrzymał się na poziomie miesiąca poprzedniego, natomiast pod względem tonażowym wykazał nieznaczny wzrost.

Zawinęło do portu 365 statków o pojemności 298.180 t. r. n., wobec 373 statków o pojemności 284.215 t. r. n. w miesiącu poprzednim. Wyszło natomiast 375 statków o pojemności 301.299 t. r. n. wobec 370 — o pojemności 282.133 t. r. n. w miesiącu listopadzie.

Kolejność bandery ukształtowała się w następujący sposób: pierwsze miejsce zajęła, jak zwykle, bandera szwedzka, drugie — polska, trzecie — niemiecka, czwarte — norweska, piąte — duńska, szóste — amerykańska, i t. d. Ostatnie miejsce zajęła bandera gdańska.

Ruch statków z uwzględnieniem udziału poszczególnych krajów ilustruje następujące zestawienie:

	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Polska	41	44.828	40	41.758
W. M. Gdańsk	2	96	2	96
Anglja	8	9.373	8	11.123
Czechosłowacja	7	4.995	7	4.995
Danja	53	35.594	57	38.048
Estonja	11	7.643	11	7.643
Finlandja	7	3.980	6	4.708
Grecja	2	4.668	2	4.668
Holandja	6	2.858	6	2.858
Łotwa	6	6.063	7	6.409
Niemcy	66	38.299	70	41.430
Norwegja	35	38.370	39	35.778
Panama	1	274	1	274

Rumunja	1	2.428	—	—
Stany Zjedn. Ameryki	6	19.395	6	19.395
Szwecja	113	79.316	112	79.529
Włochy	—	—	1	2.587
Razem	365	298.180	375	301.299

Ruch pasażerski w grudniu skurczył się nieco w porównaniu do miesiąca listopada.

Przyjechało 308 (365) osób, w tem z Anglji 5, Danji — 1, Finlandji — 3, Holandji — 16, Litwy — 1 i Stanów Zjedn. Am. — 281. Wyjechało natomiast 228 (347) osób, w tem 18 osób do Anglji, 40 — do Indyj Brytyjskich, 1 — do Stanów Zjedn. Am. i 6 — do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerski w grudniu wynosił 536 osób wobec 612 osób w listopadzie.

RYNEK FRACHTOWY W GRUDNIU 1932 R.

W miesiącu sprawozdawczym dawało się odczuć, niestety, znaczne pogorszenie w sytuacji frachtowej i zarówno jeśli chodzi o zboże, jak i o drzewo. Zapotrzebowanie Z. S. S. R. i krajów północnych, poszukujących natychmiastowego tonażu, naskutek wykonania kontraktów z natychmiastową dostawą zmniejszyło się, a co za tem idzie, poprawa stawek frachtowych, zauważona w ostatnich dwóch miesiącach zmniejszyła się i stawki zaczęły spadać, szczególnie od połowy grudnia. Naskutek tego w końcu grudnia frachtowano ładunki drzewa z Gdyni oraz zboża z Gdańska po stawkach niższych od normalnego poziomu z roku 1932.

Anglja. Poza statkami linjowemi do Hull, Londynu i Anglji Zach. zafrachtowano statek 400 std. z Gdańska do Hull po stawce sh. 33/— za std. Baltwood gross.

Holandja. W związku z przedłużeniem premij eksportowych ładunki zboża zmniejszyły się pod koniec grudnia. Stawki frachtowe pozostały bez zmiany i wynosiły Hfl. 2,60 za tonę ciężkiego zboża. Za drzewo płacono do Hfl. 14,— za std. do Rotterdamu. Do Amsterdamu zafrachtowano kilka statków mniejszych poza linjowemi, przeważnie pod drzewo, po stawce ok. Hfl. 13,50 za std.

Belgja. Eksport zboża w pierwszej połowie grudnia wzmógł się bardzo, ponieważ przewidywano zmniejszenie premij eksportowych i przed upływem terminu chciano możliwie najwięcej towaru wyeksportować. Ponieważ jednak premja została przedłużona do 1 kwietnia 1933 r., eksport zboża naskutek świąt i złego stanu rynku znacznie zmalał. Naskutek tego w drugiej połowie grudnia stawki frachtowe za ciężkie zboże spadły z sh. 4/3 w złocie na sh. 4/— za tonę.

Stawki za drzewo utrzymywały się na dawnym poziomie, wynosząc ok. sh. 7/— w złocie za m^3 drzewa dębowego i sh. 21/— w złocie za std. drzewa miękkiego. Pomimo to poza linjowemi statkami ekspedjowano cały szereg statków żeglugi nieregularnej.

Należy zauważyć poprawę w frachtowaniu cukru, gdyż zawarto kontrakt na przewóz 5.000 ton z Gdańska i Gdyni do Antwerpji po stawce sh. 7/— pap. za tonę. Załadowanie nastąpiło kilkoma statkami w grudniu oraz 2.000 ton pozostało do przewiezienia na styczeń.

Francja. Frachtowanie drzewa było zupełnie spokojne. Poza statkami linjowemi zafrachtowano tylko 1 mniejszy statek niemiecki do kilku portów Biscaji pod ładunek drzewa. Poza tem zakontraktowano 300 ton kaszy pszennej do Rouen po stawce 8/6 w złocie za tonę. Poza tem ekspedjowano w początku grudnia niemiecki statek z ładunkiem 900 ton jęczmienia luzem do Rouen po stawce 6/9 za tonę.

Danja. Frachtowanie żaglowców w grudniu było dość ograniczone. Płacono za makuchy do jednego portu nie wyżej Aarhus 6/9 w pap. za tonę wzgl. RM. 5,—. Zauważyć się dawał brak statków o pojemności około 125 ton, które przestały kursować naskutek okresu zimowego.

TENDENCYJNE INFORMACJE NIEMIECKICH LINIJ OKRĘTOWYCH.

Jak nam donoszą z Portugalji, niemieckie linje okrętowe, któremi eksporterzy portugalscy wysyłają swe towary do Gdyni, przyjmują przesyłki tylko do Gdańska z przeładunkiem w Hamburgu lub Bremie i dopiero z Gdańska wysyłają towary koleją do Gdyni, tłumacząc eksporterom portugalskim, iż Gdynia nie jest portem, lecz zwykłem małem miastem i dlatego zmuszeni są kierować okręty z Hamburga lub Bremy do Gdańska.

Polska Izba Handlowa w Portugalji zdementowała powyższe fałszywe informacje, zawiadamiając eksporterów portugalskich o możliwościach bezpośrednich połączeń z Gdynią via Amsterdam lub Rotterdam, na podstawie danych o odjazdach statków, ogłaszanych w naszym Biuletynie Informacyjnym. Równocześnie Izba nasza wysyłać będzie firmom eksportowym w Portugalji specjalne komunikaty o połączeniach okrętowych z i do Gdyni, które rozpocznie wydawać w bieżącym miesiącu.

Jak widać z powyższego, publikacja odjazdów i przyjazdów statków do Gdyni, zainicjowana przez Izbę naszą w zeszłym roku w „Biuletynie Informacyjnym" i mającą być rozszerzoną obecnie na specjalne komunikaty, przyczynia się do zwalczania fałszywych informacyj o Gdyni, rozsiewanych zagranicą przez armatorów niemieckich.

MIĘDZYNARODOWE WYKŁADY W GDYNI

W lipcu 1933 roku odbędą się w Gdyni ponownie Międzynarodowe wykłady w Instytucie Międzynarodowych Wykładów Nauk Administracyjnych i Gospodarczych, które urządzone po raz pierwszy w roku 1932 osiągnęły tak świetne rezultaty, skupiając około 250 słuchaczów z Polski, Jugosławji, Czechosłowacji, Bułgarji, Rumunji i Estonji. W lipcu roku 1932 utworzono przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Komisję porozumiewawczą dla opinjowania części gospodarczej programu międzynarodowego wykładów; w skład tej Komisji weszli: Z ramienia Izby pp. wiceprezesi Izby Władysław Rawicz Szczerbo i Dr. Władysław Smoleń, Dyrektor Izby p. Henryk

Krupski i wicedyrektor Izby p. Józef Kawczyński, zaś z ramienia Rady Instytutu M. W. N. A. i G. prezes Rady Prof. Dr. Tadeusz Hilarowicz, wiceprezes Rady Prof. Dr. Leon Władysław Biegeleisen i członek Rady Instytutu Prof. Dr. Aleksander Jovanovicz z Belgradu. Komisja odbyła swoje posiedzenie w dniu 28 lipca 1932 r. i w dniu 20 listopada 1932 r. na posiedzeniach tych ustalono w rozwinięciu zasadniczej uchwały Rady Instytutu, że program M. W. w Gdyni w dziale gospodarczym w r. 1933 obejmować będzie sprawy stosunków gospodarczych Polski z innemi państwami, przyczem o stosunkach gospodarczych Polski z każdem państwem mówić będzie dwóch prelegentów: jeden z Polski, drugi z odnośnego państwa. Nadto odbędą się wykłady ogólne, dotyczące międzynarodowych stosunków gospodarczych.

W Warszawie odbyła się konferencja przedstawicieli Izb Handlowych polsko-jugosłowiańskiej, polsko-rumuńskiej, Izby Szwedzkiej w Polsce, polsko-węgierskiej i polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej Izby Handlowej, pod przewodnictwem p. Stefana Benzefa, na której po referacie prof. Hilarewicza przedstawiciele poszczególnych izb oświadczyli, że Izby te poprą akcję Rady Instytutu w sprawie organizacji powyższych wykładów.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1932.

1. Obroty towarowe w handlu zamorskim.

Przywóz (w tonach).		Wywóz (w tonach).	
kukurydza	522,0	żyto	1.628,3
ryż surowy	41.710,8	ryż wyłuszczony	5.649,9
mąka (wszelka)	63,8	mąka (wszelka prócz ryżowej)	480,6
kasza	56,7	mąka ryżowa	5.095,6
krochmal	165,8	kasza	17,7
makaron	2,4	krochmal	1,7
warzywa	40,3	ziemniaki	6.732,7
cebula	251,6	warzywa	267,0
owoce świeże południowe	18.901,2	cebula	271,6
owoce południowe suszone	3.702,9	owoce świeże	375,6
orzechy i migdały	191,8	owoce suszone	38,4
grzyby suszone	44,1	grzyby suszone	32,4
korzenie	357,0	korzenie	2,3
kawa	2.491,5	kawa	9,0
kakao (w ziarnkach)	3.583,2	kakao	157,4
herbata	872,4	herbata	1,1
tytoń	5.231,0	tytoń	10,5
papierosy	1,9	cukier	88.308,9
konserwy owocowe	23,3	napoje alkoholowe prócz wina	168,5
mleko skondensowane	36,4	spirytus	2.000,8
drożdże	0,9	sól kuchenna	3.928,3
napoje alkoholowe prócz wina	64,9	konserwy mięsne	58,3
wina	238,5	bekony	51.880,4
mięso	23,5	wędliny (szynki)	8.579,2
konserwy mięsne	2,3	ptactwo bite (drób)	460,0
sery	27,4	sery	0,3
kazeina	48,5	kazeina	30,0
masło	67,1	konserwy rybne	3,4
ryby	170.2	chmiel	25,8
śledzie	8.289,3	masło	143,0
makuchy	250,8	ryby	27,2
fosforyty	17.402,3	śledzie	82,1
żużle Thomasa	46.416,4	jaja	6.960,0
sadza	108,1		

klej	29,1
jelita	730,8
pierze	23,9
tłuszcze zwierzęce surowe	1.197,1
tran	186,9
stearyna	50,8
wosk	15,2
skóry	8.640,6
futra	14,0
wyroby skórzane	3,4
drzewo	15,5
kora drzewa korkowego	47,6
wyroby z drzewa	147,6
forniery	56,4
słoma	30,0
trawa morska	5,8
nasiona	434,6
nasiona oleiste różne	18.977,8
pestki drzew owocowych	92,6
glinki	31,8
gips	4,6
cement	70.9
kamienie	366,5
piasek	65,1
azbest	48,5
materjały szlifierskie	107,5
wyroby ceramiczne	51,2
szkło i wyroby	168,9
oleje	734,7
żywica	486,8
asfalt	62,2
smoła	29,4
smary	324,3
kauczuk	3.322,6
wyroby gumowe	848,3
sól potasowa	975,0
siarka	40,0
antymon	4,3
boraks	35,7
talk	7,0
saletra	80,7
chlorek magnezu	32,1
soda	750,2
przetwory chemiczne	406,2
tłuszcze i oleje rośilnne	620,0
artykuły kosmetyczne	27,4
garbniki	2.691,1
glinka farbiarska	266,0
farby	83,3
celuloza	2.433,6
srebro	36,5
rury żeliwne	629,7
wyroby stalowe i żelazne	202,9
maszyny, aparaty i części	1.574,1
celuloza	7.585,1
szmaty	181,0
papa dachowa	27,9
papier i obcinki papierowe	5.903,1
książki i broszury	89,6
bawełna	46,9
przędza sztucznego jedwabiu	19,9
przędza wełniana	17,4
tkaniny	1.404,3

otręby ryżowe	60,7
makuchy	5.018,0
melasa	7.400,0
mączka kostna	377,2
jelita	236,7
szczecina	2,3
pierze	12,9
tłuszcze zwierzęce surowe	77,9
skóry	85,6
wyroby skórzane	449,6
deski i łaty	47.133,1
bale i słupy telegraficzne	40.885,9
wełna drzewna	115,4
klepki	1.227,8
wyroby z drzewa	145,5
dykty	21,8
meble gięte	136,5
nasiona	426,5
pestki drzew owocowych	2,5
wyroby koszykarskie	144,4
cement	40,0
azbest	1,4
materjały szlifierskie	31,4
wyroby ceramiczne	47,5
wyroby szklane	10,8
węgiel kamienny	4.199.893,3
węgiel bunkrowy	152.265.5
brykiety	430,0
koks	14.934,0
oleje	26,4
wyroby gumowe	747,2
sól potasowa	7.302,7
amoniak	60,0
nawozy sztuczne	39.923,1
saletra wapniowa	7.886,5
chlorek wapnia	288,7
chlorek magnezu	15,9
bisulfat sodu	1.787,7
przetwory chemiczne	7,5
węglik wapnia (karbid)	508,3
olej fuzlowy	95,2
tłuszcze i oleje roślinne	19,0
artykuły kosmetyczne	12,3
garbniki	124,1
biel cynkowa	222,7
farby ołowiane	95,8
szyny kolejowe	18.122,5
miedź	5,0
cynk	10.942,7
blacha cynkowa	74,1
ruda żelazna	30.857,8
piryty	27.529,8
żelastwo (złom)	123.907,1
miedź	1.835,5
cyna	51,1
metale (różne)	467,2
wyroby żelazne i stalowe	987,9
materjały i przewody elektryczne	801,9
maszyny, aparaty oraz ich części	1.495,8
maszyny do pisania, rachowania i części	34,2
aparaty fotograficzne, fil-	

sznury	15,9
worki	11,8
nici	6,1
towary różne oddzienie niewymienione	348,1
razem	4.761.399,7

my i płyty	26,4
samochody, motocykle oraz ich części	670,7
szmaty	258,4
fibra	18,0
papier i obcinki papierowe	6.635,5
książki i broszury	20,6
bawełna	26.838,9
juta	4.654,3
len i konopie	269,9
sizal	155,7
wełna	5.082,6
sierść zwierzęca	8,6
przędza bawełniana	64,0
przędza sztucznego jedwabiu	6,8
przędza wełniana	25,9
tkaniny	102,2
sznury	62,0
worki	222,7
towary różne, oddzielnie niewymienione	491,9
razem	429.843,2

2. Ruch statków w porcie gdyńskim w roku 1932.

	Przyszło		Wyszło	
	statków	nr.	statków	nr.
Polska	447	540.564	450	547.516
W. M. Gdańsk	97	7.621	101	8.913
Anglja	57	100.382	56	99.742
Boliwja	3	579	3	579
Czechosłowacja	16	6.040	16	6.040
Danja	484	334.620	482	333.881
Estonja	132	78.961	130	81.255
Finlandja	100	75.503	99	77.317
Francja	12	10.335	12	10.335
Grecja	21	53.950	22	61.426
Argentyna	1	1.268	1	1.268
Holandja	67	35.356	65	30.839
Brazylja	1	2.701	1	2.701
Litwa	12	5.701	13	6.093
Łotwa	83	84.319	84	84.691
Niemcy	632	318.920	624	317.053
Norwegja	248	221.959	245	214.925
Portugalja	—	—	—	—
Rosja	—	—	—	—
Stany Zjedn. Ameryki	40	127.675	41	130.776
Szwecja	1.147	801.513	1.150	802.039
Węgry	1	1.396	1	1.396
Włochy	6	17.752	6	17.752
Panama	2	2.061	2	2.061
Rumunja	1	2.428	—	—
Razem	3.610	2.831.604	3.604	2.838.598
w roku poprzednim	3.144	2.649.298	3.148	2.699.490

3. Ruch pasażerów w porcie gdyńskim w roku 1932.

	Przyjechało	Wyjechało
Iindje Brytyjskie	—	40
Anglja	694	1.747

Belgja	7	—
Danja	2.198	1.744
Egipt	1	—
Finlandja	168	11
Francja	1	—
Holandja	616	591
Łotwa	—	3
Niemcy	16	—
Norwegja	10	2
Stany Zjedn. Ameryki	6.347	3.524
Szwecja	68	37
Argentyna	—	5
Litwa	6	1
Nigerja	3	—
Irlandja	2	—

Ogólny ruch pasażerski 17.842.
W roku poprzednim ogółem: 13.191 osób.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIĄ – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Anderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Poseidon z Gdyni 17. I. — z Gdańska 21. I.
s/s Cieszyn z Gdyni 24. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Poseidon z Gdyni 31. I. — z Gdańska 4. II.
s/s Śląsk z Gdyni 7. II. — z Gdańska 11. II.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew z Gdyni 17. I. — z Gdańska 20. I.
s/s Śląsk z Gdyni 24. I. — z Gdańska 27. I.
s/s Tczew z Gdyni 13. I. — z Gdańska 3. II.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. II. — z Gdańska 10. II.

Ferdynand Prowe Gdynia

s/s Ibis z Gdyni 16. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Irene z Gdyni 19. I. — z Gdańska 21. I.
s/s Diana z Gdyni 23. I. — z Gdańska 25. I.
s/s Condor z Gdyui 26. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Vulcan z Gdyni 30. I. — z Gdańska 1. I.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus z Gdyni 15. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Euterpe z Gdyni 22. I. — z Gdańska 25. I.
s/s Pluto z Gdyni 29. I. z Gdańska 1. II.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Sląsk z Gdyni 24. I. — z Gdańska 27. I.
s/s Cieszyn z Gdyni 7. II. — z Gdańska 10. II.

Ferdynaed Prowe, Gdynia

s/s Ibis z Gdyni 16. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Condor z Gdyni 26. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Ibis z Gdyni 6. II. — z Gdańska 8. II.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Sylt z Gdyni 17. I. — z Gdańska 11. I.
s/s Annemarie z Gdyni 21. I. — z Gdańska 25. I.
s/s Olga z Gdyni 24. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Albert z Gdyni 28. I. — z Gdańska 1. II.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus z Gdyni 16. I. — z Gdańska 21. I.
s/s Mercur z Gdyni 23. I. — z Gdańska 28. I.
s/s Uranus z Gdyni 30. I. — z Gdańska 4. II.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. z Gdańska 18. I. — z Gdyni 19. I.
s/s Premjer lub substyt. z Gdańska 1. II. — z Gdyni 2. II.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 24. I. — z Gdyni 26. I.
s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 7. II. — z Gdyni 9. II.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin z Gdańska 18. I. — z Gdyni 19. I.
s/s Lwów z Gdańska 25. I. — z Gdyni 26. I.
s/s Lublin z Gdańska 1. II. — z Gdyni 2. II.

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber z Gdyni 10. I. — z Gdańska 14/15. I.
s/s Magnus z Gdyni 22. I. — z Gdańska 25/26. I.
s/s Skjöld z Goyni 2. II. — z Gdańska 6/7. II.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 11. I. — z Gdańska 14. I.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 18. I. — z Gdańska 21. I.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 25. I. — z Gdańska 28. I.
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday
z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa z Gdańska 12. I. — z Gdyni 16. I.
s/s Jaederen z Gdańska 25.I. — z Gdyni 30. I.

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck).

BergenskeBaltic TransportsLtd.

s/s Ursa z Gdańska 12. I. — z Gdyni 16. I.
s/s Jaederen z Gdańska 26. I. — z Gdyni 30. I.

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm z Gdyni 18. I.
s/s Borgholm z Gdyni 30. I.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
(Oslo and East-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 16. I. — z Gdyni 20. I.
s/s Akershus z Gdańska 30. I. — z Gdyni 2. II.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablancą oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic TransportsLtd.

s/s Tanger z Gdańska 20. I. — z Gdyni 21. I.
s/s Mellila z Gdańska 10/12. II. — Gdyni 13. I.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hemland z Gdyni 18. I. — z Gdańska 19. I.
m/s Erland z Gdyni 30. I. — z Gdańska 1. II.

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanyork z Gdyni 19. I.
s/s Scanmail z Gdyni 8. II.
s/s Scanpenn z Gdyni 21. II.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 8. II.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — w końcu stycznia/na początku lutego.
— End of January/Beginning of February.

Do Afryki Południowej i Australji—South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troya około (about) — z Gdyni 15. I.
do Cape Town — Durban — Lourenco Marques i Australji.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAńSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail 14. I.	s/s Scanmail 29. I.
s/s Scanpenn 28. I.	s/s Scanpenn 12. II.
s/s Scanyork 15. II.	s/s Scanyork 2. III.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 24. II. — przyjazd do Gdyni 8. III.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Sylt 14. I. — przyjazd do Gdyni 17. I.
z Hamburga s/s Annemarie 18. I. — przyjazd do Gdyni 21. I.
z Hamburga s/s Olga 21. I. — przyjazd do Gdyni 24. I.
z Hamburga s/s Albert 25. I. — przyjazd do Gdyni 28. I.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 20. I.
z Rotterdamu — s/s Tczew — 25. I.
z Rotterdamu — s/s Śląsk — 3. II.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Diana 17. I. — przyjazd do Gdyni 23. I.
z Rotterdamu — s/s Condor 21. I. — przyjazd do Gdyni 26. I.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Mercur 19. I. — przyjazd do Gdyni 23. I.
z Bremy — s/s Uranus 26. I. — przyjazd do Gdyni 30. I.

Antweprja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 18. I.
z Antwerpji — s/s Śląsk 1. II.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Condor 19. I. — przyjazd do Gdyni 26. I.
z Antwerpji s/s Ibis 28. I. — przyjazd do Gdyni 6. II.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premjer 26. I. — przyjazd do Gdańska 29. I.
z Londynu s/s Premjer 9. II. — przyjazd do Gdańska 12. II.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 23. I.	s/s Baltonia 24. I.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 19. I. — przyjazd do Gdańska 22. I.
z Hull s/s Lublin 26. I. — przyjazd do Gdańska 29. I.

Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z-from Bordeaux —La Palice		-from Havre — Dunkirk	
s/s Tiber	— około (about) 11/12. I.	s/s Tiber	— około (about) 16/18. I.
s/s Magnus	— około (about) 19/20. I.	s/s Magnus	— około (about) 24/26. I.
s/s Skjolt	— około (about) 26/27. I.	s/s Skjolt	— około (about) 31.1/2. II.
s/s Seine	— około (about) 9/10. II.	s/s Seine	— około (about) 14/16. II.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Taarnholm	10/11. I.	12/19. I.	21. I.
s/s Hjortholm	18/19. I.	20/28. I.	30/31. I.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catania — Messyna — (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Tomsk	s/s Tula	s/s Minsk
Naples	11. I.	—	25. I.
Leghorn	13. I.	—	27. I.
Genoa	14. I.	—	28. I.
Catania	—	19. I.	—
Messina	—	20. I.	—
Palermo	—	21. I.	—
due at Gdynia	—	6. II.	—

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Charkow	17. I.	18. I.	25. I.

s/s Tomsk	23. I.	—	—
s/s Tula	29. I.	30. I.	6. II.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Tomsk about	s/s Tula about	s/s Minsk about
Tarragona	18. I.	—	1. II.
Valencia	19. I.	25. I.	2. II.
Malaga	—	27. I.	—
Cadiz	—	28. I.	—
at Gdynia	—	6. II.	14. II.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Canadia — ładuje (loads) 12/14. I. — przyjazd do Gdyni 30. I.
s/s Frisia — ładuje (loads) 26/28. I. — przyjazd do Gdyni 14. II.
s/s Bernicia/Scotia — ładuje (loads) 9/11. II. — przyjazd do Gdyni 25. II.

Hiszpania — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bothnia — ładuje (loads) 14/18. I.
s/s Albania — ładuje (loads) 18/23 I.
s/s Caledonia — ładuje (loads) 31/I. — 6/II.
s/s Galia — ładuje (loads) 6/II. — 11/II.

Palestyna (Haifa-Jaffa) — Gdynia
Palestine (Haifa-Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — ładuje (loads) w Jaffa 7/10. I. — przyjazd do Gdyni 30. I.
m/s Gotland — ładuje (loads) w Haifa 16/19. I. — przyjazd do Gdyni 8. II.
m/s Nordland — ładuje (loads) w Haifa Jaffa 22/25. I. — przyjazd do Gdyni 15. II.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Due to sail: Wychodzi z - from	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Toledo	—	15. I.	21. I.
m/s Blankaholm	18. I.	25. I.	21. I.
m/s Tampa	28. I.	5. II.	—
m/s Stureholm	8. II.	15. II.	—
s/s Topeka	18. II.	25. II.	—

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Kentucky — about first half of January — w I. połowie stycznia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — ładuje ca 15. I. — przyjazd do Gdyni 15. II.
s/s Herakles — ładuje ca 15. II. — przyjazd do Gdyni 17. III.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Herakles — ładuje w końcu stycznia — w początku lutego
End of January — Beginning of February

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troya — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 15. XI.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) 15. I. 1933.

WIDOMOŚCI MORSKIE

SYTUACJA W ŚWIATOWEJ ŻEGLUDZE MORSKIEJ W 1932 R.

Francja.

Pod koniec 1932 roku zajmowała Francja ze swoją flotą handlową o pojemności 3.568.000 ton brutto, 6-te miejsce wśród potęg morskich. W roku sprawozdawczym odczuwały francuskie koła armatorskie w poważnym stopniu ogólną depresję gospodarczą. W roku tym unieruchomiony tonaż francuski osiągnął swój najwyższy poziom z początkiem września, dochodząc do 1.092.000 ton, najniższy zaś poziom w miesiącu styczniu, a mianowicie 768.000 ton, podczas gdy w tym samym miesiącu 1931 roku unieruchomiony tonaż wynosił tylko 229.000 ton brutto.

Przyczyn tak ciężkiego położenia żeglugi francuskiej szukają armatorzy, poza światowym kryzysem, głównie w ustawodawstwie francuskiem z zakresu spraw socjalnych, które osłabia konkurencyjność francuskiej floty handlowej wobec innych państw.

Również sytuacja stoczni francuskich w roku sprawozdawczym była dość niekorzystna. Przy końcu III go kwartału było w budowie na stoczniach ca 110.000 ton, podczas gdy w tym samym czasie 1931 r. było w budowie 160.000 ton. Należy nadmienić, że w końcu października 1932 roku spuszczono na wodę największy statek pasażerski w świecie, a mianowicie „Normandie", którego pojemność wynosi 75.000 ton. Ponadto stocznie francuskie zbudowały w 1932 roku 3 statki o pojemności od 28 — 12.000 ton.

Szwecja

Z początkiem roku sprawozdawczego było unieruchomionych 113 szweckich statków o pojemności ca 180.000 ton. W miesiącach zimowych tego roku unieruchomiony tonaż wzrastał z miesiąca na miesiąc, osiągając w końcu kwietnia najwyższy poziom, t. j. 340.000 ton (225 okrętów). Z początkiem lipca było unieruchomionych tylko 118 statków o pojemności 150.000 ton, był to najniższy stan martwego tonażu w roku sprawozdawczym.

Stosunkowo odczuła żegluga szwecka w mniejszym stopniu skutki kryzysu światowego dzięki temu, że flota szwecka składa się głównie ze średnich statków o pojemności 1.500 — 3.000 ton, które naogół bez większych trudności znajdowały zajęcie na morzu Bałtyckiem i Białem. Jednakże towarzystwa okrętowe, utrzymujące

trampy, nie będą mogły wypłacić dywidend, prawdopodobnie wykażą nawet poważne straty za rok 1932.

Z powodu wysokich płac w marynarce szweckiej, przepisywali armatorzy szweccy w ciągu roku sprawozdawczego dość często swoje statki pod banderę finlandzką, wykorzystując w ten sposób niskie płace marynarzy fińskich. Dla tych to powodów Związek Armatorów Szweckich ma zamiar z dniem 31 stycznia b. r. zmienić dotychczasową umowę ze związkiem oficerów i mechaników i obniżyć w poważnym stopniu płace w marynarce handlowej. W ten sposób zamierzają armatorzy szweccy zwiększyć konkurencyjność swoich statków.

W kołach armatorskich obradowano kilkakrotnie nad sposobami demontażu statków, a niektórzy armatorzy, naśladując armatorów niemieckich, zaczęli demontować unieruchomione statki, lecz nie zaprowadziło to do rezultatów godnych uwagi.

W ubiegłym roku prawie że zupełnie zaniechano budowy nowych jednostek, na obecny zaś rok stocznie szweckie są pozbawione jakichkolwiek zamówień.

Danja.

Rok sprawozdawczy dla żeglugi duńskiej był również ciężkim, podobnie jak dwa lata poprzednie. Wprawdzie, jak wynika z niżej podanego zestawienia, wykazuje duński wskaźnik liczbowy stawek frachtowych w 1932 roku lekką poprawę w porównaniu z poprzedniemi latami, jednak zwyżka wskaźnika została spowodowana spadkiem korony duńskiej i funta angielskiego.

	Wskaźnik liczbowy frachtów			
	1929	1930	1931	1932
Styczeń	113.8	100.7	86.5	92.4
Luty	121.1	95.0	86.4	91.4
Marzec	115.4	91.7	86.7	90.8
Kwiecień	110.8	91.7	87.1	87.8
Maj	108.1	90.1	86.5	87.5
Czerwiec	110.9	89.1	86.3	86.3
Lipiec	114.3	87.5	86.4	86.5
Sierpień	116.0	87.7	85.0	87.4
Wrzesień	115.1	88.7	85.0	90.0
Październik	115.6	89.6	88.4	90.9
Przeciętna	114.1	91.2	96.4	89.1

W kwietniu było unieruchomionych 129 statków o pojemności 403.000 T. D. W. Był to największy duński tonaż unieruchomiony, najniższy zaś poziom unieruchomionego tonażu był w połowie grudnia; wtedy tonaż ten wynosił 67 statków.

W roku sprawozdawczym przybyło flocie duńskiej 40 nowych statków o pojemności 27.202 Br. R. T., ubyło zaś 45 statków o pojemności 31.226 Br. R. T. Ponadto w ciągu tego roku wiele duńskich statków zostało przebudowanych i zmodernizowanych.

Norwegja.

Dla armatorów norweskich był ubiegły rok bodaj że najgorszym od czasu wojny światowej. Armatorzy znaleźli się w bardzo

krytycznej sytuacji z powodu wysokich płac na statkach. Płace te są nawet wyższe, niż w angielskiej marynarce. Armatorzy spodziewali się, że ze spadkiem funta angielskiego koszta eksploatacji statków obniżą się w poważnym stopniu, lecz sytuacja jeszcze pogorszyła się.

W roku sprawozdawczym jednem z ważniejszych wydarzeń dla norweskich kół żeglugowych było powstanie „pool'u" tankowego t. zw. „Tankskibscentralen".

Związek armatorów norweskich zwrócił się do rządu o subwencje, aby móc w ten sposób konkurować z państwami, otrzymującemi subwencje od swych rządów. Armatorzy domagają się 6.700.000 koron, która to kwota stanowi fundusz floty, ustanowiony jeszcze w czasie wojny światowej. Fundusz ten ma być zużyty dla zapobieżenia dalszemu przenoszeniu statków norweskich pod bandery państw obcych, a głównie pod banderę fińską.

Finlandja.

W przeciwieństwie do innych państw nie odczuwała żegluga w Finlandji w wielkim stopniu depresji gospodarczej. Wprawdzie obroty portów fińskich zmniejszyły się o ca 650.000 ton w porównaniu z rokiem 1929, w którym to roku obroty te wynosiły 4.421.935 N. R. T., jednak wartość przewożonych towarów zwiększyła się, a zwłaszcza w eksporcie.

Obecnie nie zostały jeszcze ogłoszone statystyki z żeglugi fińskiej za rok 1932, jednak armatorzy fińscy spodziewają się tych samych wyników, co w 1931 roku. Głównej przyczyny tej względnie dobrej sytuacji żeglugi fińskiej należy szukać w niskich kosztach eksploatacji statków, spowodowanych przedewszystkiem niskiemi płacami w marynarce fińskiej.

Unieruchomiony tonaż fiński wynosił pod koniec roku sprawozdawczego tylko 12.000 ton, na co składały się wyłącznie mniejsze jednostki, używane w żegludze przybrzeżnej i na jeziorach. W tym też roku zdemontowano jedynie jeden większy statek, ponieważ nie nadawał się do przewozu drewna. W tym samym czasie armatorzy fińscy zakupili 30 statków o pojemności 35.600 ton netto.

Obecnie składa się handlowa marynarka fińska z 280.000 ton, nie licząc mniejszych barek, a armatorzy fińscy liczą się z możliwością dalszego zwiększenia swej floty.

Poza niskiemi kosztami eksploatacji sprzyja rozwojowi floty finlandzkiej również propaganda, którą się prowadzi na rzecz floty narodowej. Coraz więcej szerzy się hasło „przewóz towarów fińskich na statkach fińskich". Obecnie 30% handlu zagranicznego Finlandji jest obsługiwane przez statki fińskie.

W 1932 roku przeszło pod banderę fińską 17.251.41 ton netto, należących do armatorów szweckich, angielskich i holenderskich.

Belgja.

W końcu grudnia roku sprawozdawczego składała się flota belgijska z 137 statków o pojemności 439.975 G. R. T., nie licząc kilku mniejszych statków pocztowych, kursujących na linji Ostenda — Dover.

W tym czasie było unieruchomionych 190.523 G. R. T., t. j. 69% ogólnego tonażu belgijskiego.

Armatorzy belgijscy, pozbawieni prawie zupełnie pomocy rządowej, znajdują się w nadzwyczaj ciężkiej sytuacji.

Belgijskie towarzystwa okrętowe, utrzymujące prawie wyłącznie linje regularne, były zawsze przeciwne utrzymywaniu trampów. Obecnie, stosując w dalszym ciągu podobną politykę, wolą unieruchamiać swoje statki, niż zająć się trampingiem. W tej właśnie polityce należy szukać jednej z głównych przyczyn tak krytycznej sytuacji żeglugi belgijskiej.

Największe towarzystwo okrętowe belgijskie „Compagnie Maritime Belge" utrzymuje mimo znacznego ubytku towarów, regularne linje z Antwerpji do Konga Belgijskiego, do New-Yorku, do Brazylji i Stanu La Plata. Tak samo inne towarzystwa jak „Deppe", „Cocherill Lines" utrzymują w dalszym ciągu swoje linje regularne pomimo poważnego deficytu. W roku sprawozdawczym zostało sprzedanych 18 statków belgijskich, a pertraktacje o dalsze sprzedaże są w toku.

Niemcy.

Położenie niemieckiej żeglugi w roku sprawozdawczym w dalszym ciągu się pogorszyło. I tak podczas gdy w grudniu 1931 r. było unieruchomionych 30,1% floty niemieckiej, doszedł w grudniu 1932 r. tonaż ten do 32,6%. Obecnie flota niemiecka posiada 4,16 miljonów G. R. T.

Niemieccy armatorzy doznawali ze strony rządu na każdym kroku bardzo wydatnej pomocy. Wymienić tu można gwarancje rządowe, udzielone na pożyczki towarzystw okrętowych w wysokości 77 milj. RM., oraz pożyczkę rządu w sumie 12 milj. RM. dla przeprowadzenia demontażu statków niemieckich. Handel zagraniczny Niemiec zmniejszył się w dość poważnym stopniu . I tak pod względem objętości zmniejszył się import w porównaniu z 1929 rokiem o 51%, eksport zaś o 39%. Wpłynęło to w wielkiej mierze na obniżenie stawek frachtowych i zmniejszenie obrotów towarzystw okrętowych. Poniższe zestawienie ilustruje kształtowanie się niemieckich stawek frachtowych w 1931 i 1932 roku. Dla roku 1913 przyjmuje się stawkę = 100.

	Wskaźnik liczbowy frachtów	
	1931	1932
Styczeń	89,1	73,2
Luty	88,7	71,9
Marzec	87,0	73,5
Kwiecień	85,7	73,8
Maj	86,8	70,4
Czerwiec	86,3	68,4
Lipiec	84,5	65,7
Sierpień	83,8	63,4
Wrzesień	82,0	65,1
Październik	79,4	65,9
Grudzień	74,1	—
Listopad	78,4	—

Również wpłynęło zmniejszenie się ruchu emigracyjnego na

pogorszenie sytuacji niemieckich towarzystw okrętowych. Niemieckie linje przewiozły w pierwszych miesiącach ub. r. o 90% mniej emigrantów, niż w 1931 roku.

OBROTY PORTU GDAŃSKIEGO W LISTOPADZIE 1932 R.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w miesiącu listopadzie 1932 r. wyniósł 553.750 ton, w porównaniu do 495.903 ton w miesiącu poprzednim i 687.123 ton w listopadzie 1931 r. W miesiącu sprawozdawczym nastąpiła więc dalsza poprawa w ruchu w porcie gdańskim, przyczem obroty ostatnich miesięcy przewyższyły znacznie przeciętne obroty miesięczne w 1-szej połowie ub. r. W ciągu 11 miesięcy ub. r. ogólny obrót towarowy w porcie gdańskim wyniósł 4.903.890 ton, co w porównaniu do 7.581.154 ton obrotu w anaolgicznym okresie 1931 r. wykazuje spadek o 35%.

Ruch towarowy w listopadzie przedstawiał się następująco:

Artykuły spożywcze i kolonjalne	10.866	62.036
Produkty zwierzęce i wyroby	3.067	1.674
Drzewo i wyroby	3.330	38.701
Materjały budowlane	181	21
Węgiel, oleje mineralne i t. p.	8.501	399.996
Chemikalja	6.732	3.312
Rudy, metale i wyroby	11.368	1.600
Papier	1.067	411
Materjały i surowce włókiennicze	841	45
Razem	45.953	507.796

W porównaniu z poprzednim miesiącem zwiększył się w listopadzie b. r. tak import, jak i eksport. W imporcie wykazują zwiększenie artykuły żywnościowe, chemikalja, rudy i papier. W eksporcie zwiększył się wywóz węgla, artykułów spożywczych i drzewa.

Ruch statków utrzymał się w listopadzie ub. r. na poziomie poprzedniego miesiąca, natomiast w porównaniu z listopadem 1931 r. zmniejszył się o blisko 30%. W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu gdańskiego 454 statków o pojemności 269.617 n. r. t., opuściło port 455 statków o pojemności 262.835 n. r. t. Pojemność okrętów, które zawinęły do portu gdańskiego w ciągu 11 miesięcy ub. r. wyniosła 4.996.533 n. r. t. w porównaniu z 7.463.543 n. r. t. w analogicznym okresie 1931 r.

Ruch statków podług poszczególnych bander przedstawiał się w listopadzie ub. r. następująco:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
Polska	20	20.441	20	20.417
Gdańsk	4	1.842	3	1.249
Niemcy	136	51.476	139	53.151
Finlandja	7	4.251	6	2.964
Estonja	15	6.338	15	6.468
Łotwa	9	7.220	9	7.220
Litwa	—	—	1	612
Szwecja	92	51.956	98	57.386

Norwegja	37	21.151	37	20.783
Danja	91	51.844	87	48.795
Anglja	12	14.853	12	16.323
Holandja	14	5.575	12	4.254
Francja	6	7.501	5	6.497
Włochy	3	8.750	3	8.525
Jugosławja	1	2.424	—	—
Grecja	2	5.215	1	2.715
Japonja	1	4.847	—	—
Panama	1	147	2	294
Węgry	1	1.344	2	2.740
Rumunja	1	2.261	1	2.261
Czechosłowacja	2	181	2	181
Razem	454	269.617	455	262.835

Z pośród 21 bander, reprezentowanych w ruchu portowym w listopadzie, pięć pierwszych miejsc zajęły kolejno: bandera szwecka, niemiecka, duńska, norweska i polska. Na podkreślenie zasługuje fakt ponownego zajęcia pierwszego miejsca przez Szwecję, wyprzedzenie Polski przez Norwegję oraz ukazanie się dawno niewidzianych okrętów japońskich i rumuńskich. Pod względem ilości bander listopad był najpomyślniejszym miesiącem ubiegłego roku.

Ruch pasażerski był dość ożywiony i wynosił na wejściu 451 osób.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

ROK 1932 W HANDLU POMORSKIM.

Tradycyjnym zwyczajem, zarząd główny Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, zebrany na posiedzeniu w dniu 29 grudnia ub. r., sprawdził na podstawie posiadanych sprawozdań sytuację handlu pomorskiego na przełomie roku.

Daleki od pesymizmu, poczuwał się zarząd główny Związku w obowiązku tak wobec władz państwowych jak i społeczeństwa naświetlić ciężkie położenie handlu pomorskiego, aby ułatwić i uzgodnić znalezienie środków zapobiegawczych na opanowanie sytuacji nad wyraz ciężkiej i niepokojącej.

W wyniku posiedzenia zarząd główny Związku wydał następującą enuncjację:

„Należy przedewszystkiem stwierdzić, że rok 1932 był gorszym od lat poprzednich, że oczekiwana poprawa nietylko nie nastąpiła, ale kryzys pogłębił się do rozmiarów, o których możliwościach generacja obecna nie mogła mieć do niedawna nawet pojęcia.

Rentowność przedsiębiorstw, której zaistnienie uważaliśmy i uważamy za pierwszy warunek poprawy, i do osiągnięcia której zmierzały uchwały naszych dorocznych zjazdów, wygląda dziś beznadziejniej, niż kiedykolwiek. Kupiectwo pomorskie pracowało w roku 1932 w dalszym ciągu deficytowo i wskutek braku płynności, przechodzi niebywałe kłopoty finansowe. Najważniejszy odbiorca kupca, rolnik, przestał nietylko kupować, ale przestał także płacić zaległości. Nożyce cen rolniczo - przemysłowych pozostały wskutek uporu karteli anormalnie rozwarte. Z drugiej strony kupiec, nie mając żadnej ochrony, jest pod naciskiem tem silniejszym swoich wierzycieli, t. j. dostawców, Skarbu Państwa, ubezpieczeń socjalnych i komunalnych.

W ślad za regulacją długoterminowych zobowiązań najpilniejszem jest skonwertowanie długów krótkoterminowych, wekslowych i podobnych, które w 80% tworzą właśnie ciężary kupiectwa. Następnie, najbardziej palącą staje się

sprawa obciążeń socjalnych, które, rzec można, stały się jednym z głównych powodów naszych trudności finansowych. Wystarczy przeciwstawić pauperyzację kupca wystawionym przez zakłady ubezpieczeniowe gmachom kosztownym, ażeby uznać stan ten za anormalny, wymagający gwałtownej sanacji.

Jeżeli w najbliższym czasie nie nastąpi unormowanie całego problemu, t. j. stosunku dłużnika do wierzyciela pod tym kątem widzenia, że wartość pieniądza się podniosła i że wierzyciel wskutek tego musi również ze względów słuszności wziąć pewną część ciężarów na siebie, jeżeli dalej zaległości podatkowe nie będą potraktowane z wielkiem wyrozumieniem i długoterminowem rozłożeniem, to należy się obawiać w bliskim czasie zupełnego załamania się handlu. Byłoby to niepowetowaną stratą nietylko dla całego gospodarstwa narodowego, ale przedewszystkiem obniżyłoby w niebezpiecznym stopniu odporność naszego stanu posiadania na Pomorzu.

Z uwagi na ostatnio znów wzmożoną akcję rewizjonistyczną naszego sąsiada, odporność właśnie naszych sfer gospodarczych, znanych ze swego patrjotyzmu i zawsze czujnych i zdecydowanych obrońców ziemi pomorskiej, winna być za każdą cenę bezzwłocznie przy pomocy rządowej przywrócona i umocniona.

Kupiectwo wiąże jeszcze ostatnią nadzieję w programie kryzysowym, opracowanym w tej chwili przez Związek Izb Przemysłowo - Handlowych. Jeżeli program ten nie będzie spóźniony, to może się okazać ważnym instrumentem przy naprawie gospodarczej. Podkreślamy to dlatego, że wszystkie dotychczasowe zabiegi nie przyniosły trwałego odprężenia sytuacji, przeważnie dlatego, że stosowano je zapóźno. Dziś wytworzył się taki stan, że kupiec poprostu nie zdąży dostosować gospodarki swego warsztatu do potrzeb danej chwili, gdyż natężenie kryzysu postępuje szybciej, jak mogą działać środki zaradcze kupca. Wynika stąd potrzeba stworzenia pewnego okresu spokojnej pracy twórczej, w którymby kupiectwo mogło znów umocnić nadwyrężone fundamenty swoich przedsiębiorstw, by móc je zorganizować na dalszą walkę o lepsze jutro. Z tą walką kupiectwo się liczy choćby dlatego, że obroty, które w roku 1932 w porównaniu z rokiem poprzednim spadły przeciętnie o 50%, nie mają tendencji poprawy, a przeciwnie, zawód, jaki sprawił ruch gwiazdkowy, nakazuje liczyć się z dalszem obniżeniem siły konsumcyjnej.

W tych warunkach wyrównanie dysproporcji między rozchodami przedsiębiorstwa, niezależnymi od woli kupca, a zmniejszoną możliwością zarobkową, staje się wobec wyczerpania wszelkich rezerw, kardynalnem zagadnieniem obecnej chwili.

Zarząd główny wzywa w końcu całe kupiectwo, by wytrwało i mimo tylu przykrości rozpoczęło Rok Nowy z wiarą, że muszą się znaleźć środki zaradcze na zahamowanie kryzysu, bo leży to w najistotniejszym interesie całego państwa. Ze swej strony Związek Towarzystw Kupieckich jak dotąd będzie o wszelkich przejawach informować czynniki miarodajne i współdziałać we wszystkich poczynaniach, zmierzających do ulżenia doli kupca.

Celem naszej pracy w roku 1933 będzie dążenie do stworzenia atmosfery, sprzyjającej spokojnej twórczej pracy, od której oderwały nas kłopoty codziennego życia, dążeniem zaś rozluźnienie krępującej nasz organizm gospodarczy polityki etatystycznej w przekonaniu, że tylko wolny handel zdolen będzie przywrócić tak pożądaną aktywność naszego kupiectwa".

STAN BEZROBOCIA.

Stan bezrobocia w Grudziądzu oraz akcja pomocy przedstawiały się w miesiącu grudniu następująco:

Zarejestrowanych bezrobotnych w P. U. P. P, było 4.200 osób z których zasiłek ustawowy pobierało 425, a 2.600 pobierało świadczenia z Komitetu względnie Miejskiej Opieki Społecznej. Licząc według członków rodziny, wynosi to około 10.000 osób (dzieci, żony i inni członkowie rodziny).

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻLIWOŚCI POWSTANIA RYNKU NA NAPOJE ALKOHOLOWE W STANACH ZJEDNOCZONYCH W WYNIKU PRAWDOPODOBNEJ LIBERALIZACJI USTAWODAWSTWA PROHIBICYJNEGO.

Wobec wiadomości, które pojawiły się w prasie polskiej o możliwościach podjęcia wkrótce eksportu napojów alkoholowych do Stanów Zjednoczonych, a w szczególności piwa, Amerykańsko Polska Izba Handlowa w Nowym Jorku podaje następujące informacje w tej sprawie:

Ażeby należycie uświadomić sobie realne możliwości w tej dziedzinie, należy przedewszystkiem uwzględnić, że prawodawstwo prohibicyjne w Stanach Zjednoczonych, dotyczące napojów alkoholowych. składa się zasadniczo z dwóch części, a mianowicie z tak zw. 18 Poprawki do Konstytucji (która to Poprawka jest już obecnie częścią składową Konstytucji Stanow Zjednoczonych), oraz z tak zw. Prawa Volstead'a, zadaniem którego jest wprowadzenie w życie zasad w 18 Poprawce określonych.

Konstytucja amerykańska określa sposób zmiany Konstytucji lub anulowania poprawki poprzednio przyjętej, a w tym wypadku 18 Poprawki, na której opiera się w Stanach Zjednoczonych prawodawstwo prohibicyjne, dotyczące napojów alkoholowych; mianowicie, zmiana Koustytucji może być zgłoszoną albo przez Kongres Stanów Zjednoczonych za zgódą 2/3 obu Izb. albo na zasadzie wniosku Legislatur Stanowych 2/3 ogolnej liczby Stanów Unji (48 Stanów). Zmiana taka w obu wypadkach stanie się częścią Konstytucji dopiero po ratyfikacji przez Legislatury 3/4 Stanów Unji, albo specjalnie w tym celu zwołane konwencje 4/3 liczby Stanów Unji w zależności od tego, jaki sposób ratyfikacji zaproponowany zostanie przez Kongres.

Obie dominujące partje polityczne w Stanach Zjednoczonych oraz obaj kandydaci na prezydenta w niedawnych wyborach (Prezydent Hoover i Prezydent-Elekt Roosevelt) wypowiedzieli się w sposób mniej lub więcej wyraźny za anulowaniem lub zmianą 18 Poprawki i zmianą prawa Volstead'a. W wyniku tych deklaracyj zgłoszony został przed kilku dniami w Izbie niższej Kongresu wniosek anulowania 18 Poprawki. Wniosek ten jednak przepadł większością kilku głosów. Zwolennicy dopuszczenia spowrotem legalnego handlu alkoholem spodziewają się jednak, że podczas marcowej Sesji Kongresu będą już mieli dostateczną większość zarówno w Izbie niższej jak i w Senacie do przeprowadzenia wniosku o anulowaniu 18 Poprawki. Należy jednak podkreślić, że jeśli nawet przewidywania te się sprawdzą w marcu, to jak już wyżej zaznaczono. przyjęcie takiego wniosku (większością 2/3 głosów obu Izb Kongresu) stanowi dopiero pierwszy krok na drodze do zmiany zasadniczego prawodawstwa prohibicyjnego. gdyż uchwalony wniosek Kongresu o anulacji 18 Poprawki stanie się prawomocny dopiero po ratyfikowaniu go przez 3/4 Legislatur. względnie konwencji poszczególnych Stanów Unii.

Ponieważ Stany Zjednoczone składają się z 48 Stanów, brak zgody ze strony 13 Stanów na ratyfikację Poprawki lub jej anulowanie wystarcza, ażeby pozostawić Konstytucję w obecnej formie. Znawcy stosunków tutejszych twierdzą, że zanim stanie się zadość wszystkim wymaganiom Konstytucji, upłynąć może dobrych lat pięć zanim zaistnieją warunki potrzebne do zmiany Konstytucji, względnie anulowania 18 Poprawki o której mowa. Prohibicjoniści, rzecz naturalna, starać się będą utrzymać w swoich szeregach przynajmniej 13 Stanów co, jak wyżej powiedziano, wystarczy do zablokowania całej sprawy.

18 Poprawka do Konstytucji zabrania wyrobu, sprzedaży, przewozu, importu i eksportu wytworów alkoholowych „upających" (intoxicating liquors). Rozporządzenie wy. konawcze odnośnie do wprowadzenia w życie zasad tej poprawki ujęte zostało w tak zw. prawie Volstead'a. Prawo to określa między innemi, że przez „intoxicating liquors" rozumie się zawartość alkoholu ponad 1/2 procent ilościowo (by volume). Prawo Volstead'a może być anulowane, względnie zmienione zwyczajną większością głosów obu Izb Kongresu.

Jest rzeczą prawie pewną, że w niedalekim czasie prawo to zostanie zmienione przez zmianę procentu dozwolonej zawartości alkoholowej z 1/2 do 3 lub nawet 3 i 1/2 procent ilościowo. Jeżeli zmiana taka nastąpi i jeśli zmianę tę uzna sąd Najwyższy do którego sprawa ta niewątpliwie skierowaną zostanie celem ostatecznego stwierdzenia, że taka podniesiona zawartość procentowa alkoholu nie jest sprzeczną z pojęciem „intoxicating", można stę spodziewać. że dozwolonem zostanie wyrób i import lekiego piwa. Jest bardzo

wątpliwem atoli, czy zawartość procentowa alkoholu podniesioną by została do, powiedzmy, 10 czy 12 procent, co by umożliwiło wyrób i import lekkich win. Jest rzeczą prawie pewną, że Sąd Najwyższy uznałby tego rodzaju zmianę za niekonstytucyjną.

Jeśli więc jest mowa o możliwości importu wyrobów alkoholowych z Polski do Stanów Zjednoczonych w niedalekiej przyszłości, to, zdaniem Amerykańsko-Polskiej Izby Handlowej w Nowym Jorku, można brać pod uwagę poważniej tylko możliwość eksportu wyrobów o zawartości nie więcej jak 4 procent alkoholu.

Jeśli chodzi o możliwości importu piwa polskiego o takiej zawartości alkoholowej, to należy jeszcze uwzględnić istniejące cło i podatki wewnętrzne, które zostaną nałożone. Taryfa amerykańska z roku 1930 przewidywała możliwość zmiany prawa Volstead'a i oznaczyła cło importowe od piwa na $ 1 od galonu (Sekcja 8, par. 805). Taryfa ta przewiduje pozatem, że w dodatku do cła, importowane piwo opłacać będzie wewnętrzną akcyzę przewidzianą istniejącem lub przeszłem prawem. Przypuszczają, że akcyza ta wyniesie najmniej $ 5 od beczek (31 galonów), co wraz z cłem importowanem stanowić będzie podatek wynoszący przeszło $ 1. 16 od galonu, czyli 10.5 centów od zwyczajnej butelki amerykańskiej (11 1/2 fluid ounces). Do tego pozatem dojdą jeszcze podatek stanowy i miejski. Do tego kosztu dodane być muszą, rzecz oczywista, koszta produkcji, butelkowania, przewozu, asekuracje oraz zarobek fabrykanta, komisowe agenta amerykańskiego, etc.

Według informacji dostarczonych przez przedstawicieli browarników amerykańskich, podczas przesłuchów przez Komisję Kongresu w Waszyngtonie w dniu 7-go grudnia 1932 roku, można spodziewać się, że jeżeli podatki stanowe i miejskie na piwo nie będą zbyt wysokie, to cena detaliczna piwa za butelkę (11 1/2 fluid ounces) wyniesie w przybliżeniu 10 centów.

W takim stanie rzeczy nie należy, zdaniem Amerykańsko-Polskiej Izby Handlowej w Nowym Jorku, pokładać wielkich nadziei w możliwościach podjęcia i rozwinięcia eksportu wyrobów alkoholowych — w tej liczbie piwa — z Polski do Stanów Zjednoczonych. Złudną jest również nadzieja, żeby Kongres amerykański obniżył cło na piwo, gdyż krok taki stałby w sprzeczności z jednym z zasadniczych powodów ogólnego wypowiedzenia się za zmianą prawa Vosteada i dopuszczeniem wyrobu piwa, jakim jest chęć okazania w ten sposób pomocy stanowi rolniczemu Ameryki. Obniżenie cła w tym wypadku neutralizowałoby te korzyści, które stan farmerski i klasa robotnicza wogóle mają osiągnąć naskutek ulegalizowania wyrobu piwa.

Oprócz elementu ceny należy również uwzlędnić fakt, że piwo polskie nie jest w Stanach Zjednoczonych znane, czyli że, ażeby wprowadzić ten artykuł na ogólno-amerykański rynek, potrzeba w dodatku do konkurencyjnej ceny jeszcze szerokiej i kosztownej reklamy.

W konkluzji, Amerykańsko-Polska Izba Handlowa w Nowym Jorku uważa, że jeśli chodzi o eksport polskiego piwa do Stanów Zjednoczonych, to narazie możnaby ewentualnie liczyć tylko na ograniczony rynek wśród Polonji amerykańskiej i to pod warunkiem, że cena detaliczna tego piwa w Stanach Zjednoczonych nie wypadnie drożej od ceny piwa amerykańskiego, a w najgorszym razie nieznacznie tylko cenę taką przewyższy.

W SPRAWIE HANDLU KOMPENSACYJNEGO.

W biurze Izby są do przejrzenia przepisy regulujące technikę załatwiania spraw kompensacyjnych w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego Sp. z o. o. w Warszawie.

ODPRAWA CELNO-WYWOZOWA TRZODY CHLEWNEJ I MIĘSA W ZEBRZYDOWICACH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni powiadamia Firmy eksportowe, iż z dniem 1 stycznia 1933 r. odprawa celno-wywozowa trzody chlewnej i mięsa przeniesioną została do stacji granicznej Zebrzydowice.

Celem uniknięcia jakichkolwiek komplikacyj przy odprawie transportów w Zebrzydowicach koniecznem jest przy wystawianiu dowodów kolejowych i załączników przestrzeganie następujących wskazówek:

1) Listy przewozowe muszą być identyczne z dołączonemi zaświadczeniami wywozowemi.

2) W wypadku dołączenia zaświadczeń, opiewających na kika firm, do jednego transportu, należy w liście przewozowym wpisać odnośne firmy jako właścicieli towaru.

3) Do każdego transportu należy dołączyć kartę wywozu (statystykę) w wolnym obrocie (wzór nr. 2), zaopatrzoną znaczkami statystycznemi. Karty te należy ściśle wypełniac, zapodając faktyczną wartość towaru loco granica celna. O ile dołączone zaświadcze-

nia opiewają na kilka firm, należy w karcie wywozu wymienić wszystkie firmy. Zaznacza się, że za nienależyte wypełnienie wzgl. podanie nieprawidłowych zeznań na kartach wywozu, nadawca ulegnie karze karno-skarbowej z art. 51 do 54, z dnia 2. 8. 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 105 poz. 609).

4) Świadectwa weterynaryjne muszą być identyczne z listem przewozowym co do ilości sztuk i załączonych paszportów (świadectw pochodzenia). Wszelkie poprawki i skreślenia muszą być na stacji załadowczej przez pow. lek. wet. podpisem i urzędową pieczątką stwierdzone. Poprawki na świadectwach weter. przeprowadzone przez organa kolejowe lub zainteresowane strony są bezwzględnie niedopuszczalne (okóln. Min. Rol. Dep. Wet.), a transporty zaopatrzone w poprawione świadectwa narażone będą na postój do chwili nadejścia nowego urzędowego świadectwa.

5) Do każdego transportu należy również dołączyć międzynarodowe deklaracje nadawcy, jak również zielone deklaracje wywozowe dla zwolnienia od podatku obrotowego.

6) Transporty konwojowane przez dozorcę, nieplombowane na stacji nadawczej, muszą nadchodzić z konwojentem do Zebrzydowic, a w wypadku, o ile konwojent wraca z drogi, niedojeżdżając do Zebrzydowic, musi na st. węzłowej, do której z transportem przyjechał, żądać zaplombowania wagonu, ponieważ wagony nadchodzące do Zebrzydowic bez plomb i bez konwojenta będą przeliczane przez wyładowanie, a temsamem transport narażony będzie na opóźnienie.

7) O ile nadawca zmuszony jest wysłać transport pociągiem osobowym, należy transport nadać za listem przewozowym zwyczajnym, opłacając tylko dodatek w wysokości 25 proc. przewoźnego na pociąg osobowy. W żadnym wypadku nie należy dopuścić do wysyłania transportu za listem przewozowym pośpiesznym (brzegi czerwone), ponieważ przewoźne za listem przewozowym pośpiesznym na kolejach czeskich i austrjackich jak również P. K. P. są wygórowane.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Według danych z Londynu z dnia 2 bm. ostatnie notowania cen bekonów na Giełdzie Londyńskiej kształtowały się nadal zniżkowo.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon	duński	48 — 60
„	szwedzki	48 — 56
„	holenderski	40 — 50
„	irlandzki	54 — 66
„	estoński	42 — 48
„	polski	38 — 46
„	kanadyjski	46 — 54
„	angielski	82 —100
„	litewski	38 — 46

Zniżka cen w porównaniu z notowaniami z poprzedniego tygodnia przedstawia się następująco: bekon szwedzki spadł o 4 sh, holenderski o 4 — 5 sh, duński o 6 sh, polski o 1 — 4 sh, irlandzki o 4 — 6 sh.

Przewidywana jest dalsza zniżka cen. Naogół w tygodniu sprawozdawczym tendencja słaba przy małem zapotrzebowaniu.

Polskie bekony w Hull notowano 50 — 52 sh. w Liverpool 42 — 46 sh, w Cardiff 57 sh.

W tygodniu sprawozdawczym dowozy do Londynu wyniosły ogółem 10.184 cwt.

Z Danji wysłano do Anglji ogółem 54.756 balotów, z czego 24.509 bal. z przeznaczeniem do Londynu.

Z Polski wysłano do Anglji ogółem 8.257 balotów, z czego 5.634 bal. do Londynu.

Polski Związek Bekonowy komunikuje, że ostatni ubój polski wynosi 10.874 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem stanowi spadek o ca 5.000 sztuk.

Kontyngent za czas od 22 grudnia 1932 r. do 22 stycznia br. ustalony przez Anglję, wynosi dla Polski 80.000 cwt. Suma kwot, wyznaczonych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu poszczególnym firmom, wynosi za wyżej wymieniony okres miesięczny (łącznie z Gdańskim Związkiem Bekonowym)

bekonów	3.673.400 kg.
szynek	453.800 kg.
przetworów	9.300 kg.

RYNEK ZBOŻOWY W KOPENHADZE.

Rynek kopenhaski nie wykazywał w końcu grudnia 1932 r. większych obrotów. Dokonano kilku mniejszych tranzakcyj na żyto polskie jak również niemieckie. Ceny kszałtowały się: Hfl 3,25 do 3,20 — żyto rysyjskie i amerykańskie było bez nabywców. Jęczmienia kupiono małe ilości po cenach: Hfl. 3,75 i 3,60 —

Ostatnio ogłoszone cyfry importu zbóż do Danji za listopad 1932 r. przedstawiały się w poruwnaniu z takiemiż cyframi z roku ub. następująco:

	Listopad 1932	Listopad 1931
Pszenica	19.040 ton	65.955 ton
Żyto	24.228 „	22.472 „
Owies	24 „	1.490 „
Jęczmień	13.391 „	7.430 „
Kukurydza	51.332 „	61.581 „

ŁOTEWSKA USTAWA O KOMIWOJAŻERACH.

W dniu 18 grudnia ub. r. została przyjęta przez Sejm Łotewski ustawa o komiwojażerach, zastępujących obcokrajowe firmy. Ustawa przewiduje, że komiwojożer, przyjeżdżający do Łotwy celem sprzedaży towarów niezarejestrowanej w Łotwie firmy zagranicznej, musi opłacać w Łotwie podatek w wysokości Ls. 150-miesięcznie, względnie Ls. 600-rocznie.

Komiwojażer, przyjeżdżający w zastępstwie więcej niż jednej firmy, musi dopłacać za każdą następną firmę po Ls. 30-miesięcznie względnie Ls. 150 rocznie. Łotewskie Urzędy Celne będą wydawały komiwojażerom próbki dopiero po okazaniu dowodu uiszczenia wyżej wspomnianego podatku. Osoby, przekraczające niniejsze przepisy, podlegają grzywnie do Ls. 1.000,

W SPRAWIE HANDLU KOMPENSACYJNEGO Z WĘGRAMI.

Izba Handlowa Polsko-Węgierska podaje do wiadomości zmiany, wprowadzone obecnie na Węgrzech w dziedzinie handlu kompensacyjnego:

Rząd węgierski powołał do życia instytucję p. n. „Węgierskie Biuro Kompensacyjne Rolnicze i Handlu Zagranicznego“, na którego czele stanął Dr. Winckhler, znany w Warszawie jako delegat węgierski z zeszłorocznych pertraktacji clearingowych.

Nowa instytucja ma za zadanie:

a) zapewnić dostawę surowców przemysłowi krajowemu i czuwać nad wpływem dewiz, koniecznych na zakup towarów niezbędnych, niewytwarzanych na Węgrzech;

b) zająć się szczególnie poprawą sytuacji rolnictwa.

Biuro Kompensacyjne będzie dażyło do realizacji swych zadań przez skupienie wszystkich wysiłków dla zrównoważenia eksportu z importem. Celem zwiększenia eksportu produktów rolnych wprowadza się system premjowania eksportu tych produktów, których eksport powstrzymuje tylko zła konjunktura. Jednak ciężary, stąd wynikające, pokryć ma

przemysł, przetwarzający surowce zagraniczne. Na przemysł ten rząd nakłada jednocześnie obowiązek niepodwyższania cen swych produktów, lecz przeciwnie — raczej ich zmniejszania.

Technika nowego systemu będzie następująca:

Eksporter węgierski otrzymuje od Biura Kompensacyjnego zaświadczenie, ważne 8 dni, w którem wymieniona jest wysokość premji eksportowej, pozatem wszystkie warunki, związane z jej otrzymaniem. Wysokość premji ustala się dla poszczególnych artykułów przez przyjęcie pewnego procentu ceny. Zaświadczenie otrzymane eksporter składa w jednym z banków, upoważnionych przez Bank Narodowy do transakcji kompensacyjnych, i otrzymuje tam — po nadejściu waluty za swój towar — równowartość po kursie oficjalnym oraz wymienioną na zaświadczeniu premję. Bank Kompensacyjny składa waluty ze swej strony bankowi emisyjnemu, gdzie przeznacza się je w 80 proc. na specjalny fundusz zakupu surowców. Z tego funduszu przydziela się dewizy importerom surowców, lecz po kursie, obejmującym poza kursem oficjalnym jeszcze nadwyżkę kompensacyjną. Z nadwyżki kompensacyjnej pokrywane są premje, udzielane eksporterom.

Listę towarów, których eksport ma być premjowany, ustalają komisje międzyministerjalne — w porozumieniu z zainteresowanymi sferami — i wprowadzają w takiej liście zmiany, zależnie od sytuacji rynkowej. W taki sam sposób określa się import.

Biuro komkensacyjne będzie dążyć do wciągnięcia w zakres swego działania jaknajwiększej liczby artykułów eksportowanych oraz importowanych. Obecnie figurują na liście premjowanego eksportu: mąka, kukurydza, żyto, jęczmień, bób, drób, masło, papryka, konie, cebula, wino, salami, len, słoma, zioła lecznicze i słód.

Na liście artykułów importowanych, opłacających nadwyżkę kompensacyjną: — bawełna, metale, chemikalja, skóra, juta, sztuczny jedwab, ropa, wejdzie prawdopodobnie przędza.

Wymienione biuro kompensacyjne rozpoczęło swoją działalność 1 grudnia 1932 r., lecz powzięty plan realizuje się stopniowo dla uniknięcia zbytecznych tarć.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU WŁOSIA I SZCZECINY DO PORTUGALJI.

Na rynku portugalskim istnieją dość poważne możliwości umieszczenia polskiego włosia i szczeciny. Portugalja prawie nie posiada własnej produkcji tych artykułów, a małe ilości produktów krajowych ze względu na swój niski stan jakościowy nie nadają się do dalszej fabrykacji. Najpoważniejsym dostawcą szczeciny jest Francja, przyczem towar ten uważany jest za pierwszorzędny do wyrobu pendzli. Włosie końskie dostarczają: Belgja, Holandja, Anglja i Niemcy, inne kraje zaś w mniejszych ilościach. O ile chodzi o towar niemiecki, to istnieją pewne przypuszczania, że jest on w dużym stopniu artykułem reeksportowym. Ceny zależą od gatunku i wachają się w granicach od 0.90 dol. am. do 1.60 dol. am. za 1 kg. Powyższe ceny dotyczą towaru już przerobionego, posortowanego w niektórych wypadkach nawet chemicznie spreparowanego.

Jak donosi Państwowy Instytut Eksportowy, jedna z poważnych firm portugalskich, dobrze wprowadzona na tamtejszym rynku, pragnie uzyskać wyłączne zastępstwo sprzedaży włosia i szczeciny pochodzenia polskiego. Firma ta posiada skład depozytowy i mogłaby w ten sposób dostarczać odbiorcom portugalskim towar wyłącznie pochodzenia polskiego. W ciągu r. 1931 Portugalja sprowadziła 44.314 kg. włosia końskiego, wartości przeszło 2 miljony eskudo port., szczeciny zaś w ciągu 9 miesięcy ub. r. 11686 kg. wartości 679 tyś. eskudo port. Należy zaznaczyć, że 100 eskudo równają się 3 dol. amer.

O ZORGANIZOWANIE BEZPOŚREDNICH DOSTAW SKÓREK NA RYNEK FRANCUSKI.

Państwowy Instytut Eksportowy komunikuje, że na rynku francuskim istnieją możliwości umieszczenia surowych skór cielęcych pochodzenia polskiego. Należy zaznaczyć, że dotychczas skóry polskie docierały na rynek francuski za pośrednictwem firm zagranicznych głównie zaś holenderskich i niemieckich, Statystyka wykazuje, że w r. 1931 prawie połowa eksportu skór cielęcych polskich szła na rynek niemiecki. Zainteresowani eksporterzy winni wykorzystać obecny moment i podjąć bezpośrednie dostawy towaru polskiego na rynek francuski.

W SPRAWIE MOŻLIWOŚCI ZBYTU TKANIN WEŁNIANYCH I BAWEŁNIANYCH WE FRANCJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni udzieli zainteresowanym informacyj w sprawie możliwości zbytu tkanin wełnianych i bawełnianych we Francji, z powołaniem się na L. dz. 11197/II./ Gr.

W SPRAWIE KONTYNGENTOW IMPORTOWYCH W RUMUNJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że rumuńskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, na podstawie opinji Wyższej Komisji Kontyngentowej, powzięło w dniu 5 grudnia 1932 r. następującą decyzje w sprawie kontyngentów importowych:

Art. 1. Towary przewidziane w artykułach rumuńskiej taryfy celnej z 29 lipca 1929 r. wyszczególnionych poniżej, mogą być importowane tylko na podstawie upoważnienia wydanego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Art. 2. Oprócz upoważnienia importowego, wyżej wymienionego, importerzy są obowiązani przedkładać przy cleniu towarów wyszczególnionych w art. 1. też i świadectwo pochodzenia towaru, wydane przez właściwą Izbę Handlową i Przemysłową lub inną władzę, stosownie do miejsca pochodzenia towaru i jego natury.

Świadectwa pochodzenia winny być wizowane przez rumuńskie władze konsularne kraju, z którego pochodzi towar.

Art. 3. Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu ogłoszenia jej w Monitorze Urzędowym. Stosownie tej nie rozciąga się na towary, które zgodnie z dokumentami przewozowemi, przedstawionemi na dowód, zostały wysłane przed datą ogłoszenia niniejszej decyzji, o przeznaczeniu bezpośrednio do Rumunji.

Towary te będą importowane bez upoważnienia, pod warunkiem jednakowoż, że wejdą do kraju najpóźniej do 15 stycznia 1933 r.

Lista towarów skontyngentowanych jest do przejrzenia w biurze Izby.

PROJEKT SKONTYNGENTOWANIA MATERJAŁÓW BAWEŁNIANYCH I KONFEKCJI BIELIŹNIANEJ W HOLANDJI.

Konsulat R. P. w Amsterdamie komunikuje, że przemysłowcy w Twente (Holandja), których specjalnością jest wyrób wszelkiego rodzaju materjałów bawełnianych, mieli w tych dniach posiedzenie, na którem omawiane było ciężkie bardzo położenie tych fabryk, naskutek niemożliwości konkurencji z fabrykatami zagranicznemi. Zdecydowano wysłanie telegramu do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w którym domagają się ci przemysłowcy ograniczenia wwozu nietylko materjałów bawełnianych, ale także i konfekcji, sporządzonej z tych materjałów, t. j. bielizny.

Według zdania tamtejszych kupców, propozycja przemysłowców holenderskich jest rozpatrywana przychylnie w rządzie holenderskim, który bojąc się szerzącego się bezrobocia, najprawdopodobniej w przeciągu kilku tygodni wyda nowe rozporządzenie, w którem skontyngentowane będa wyżej wymienione towary.

Dla Polski może mieć to następstwa bardzo niepomyślne, gdyż:

a) koszule (flanelowe) polskie importuje Holandja w większych ilościach dopiero od końca 1931 roku.

b) materjały bawełniane, jak perkale drukowane. popeliny i flanele itp. prawie że nie są jeszcze wwożone do Holandji, dopiero w ostatnich czasach czynione są badania, czy import ich jest możliwy. Badania te wypadły pomyślnie, w razie więc skontyngentowania, wysiłki firm polskich, Państwowego Instytutu Eksportowego, Poselstwa i Konsulatu R. P. w Amsterdamie były daremne, gdyż Polska nie miałaby potrzebnych lat bazowych.

OSTRZEŻENIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, ostrzega na podstawie otrzymanych informacyj przed wchodzeniem w stosunki handlowe z firmą hiszpańską „Andrade y Sierra“ w Irunie.

INFORMACJE

W biurze Izby Przemysłowej Handlowej są do przejrzenia:

1. sprawozdanie gospodarcze z Austrji za wrzesień 1932 roku,
2. dane w sprawie eksportu wyrobów ludowych do Stanów Zjednoczonych,
3. dane, dotyczące dostaw szyn kolejewych w Argentynie,
4. informacje w sprawie handlu fasolą i warunków płatności nasionami pastewncmi w Francji Południowej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł na koszta pocztowe.

236. W Izbie są do przejrzenia adresy firm niemieckich, belgiskich, szwajcarskich, i włoskich trudniących się importem drobiu bitego.

237. **Pewna firma z San Francisco (Kalifornia, U. S. A.) będaca członkiem tamtejszej Izby Handlowej obejmie przedstawiciel twa wina, piwa oraz produktów spożywczych i drogeryjnych na zachodnie stany Ameryki.**

238. Pewna poważna firma szwedzka, która pragnie importować z Polski owies, poszukuje kontaktu z większemi firmami eksportowemi w Polsce.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

BILANS HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI ZA ROK 1932.

Bilans handlu zagranicznego Polski w 1932 r. zamknięty został saldem dodatniem w wysokości 221 miljonów 820 tys. zł. Według prowizorycznych obliczeń, wywieźliśmy w ciągu całego 1932 r. 13.503.539 ton towarów o wartości 1.083.801 tys zł. Do Polski przywieziono w r. ub. 1.786.801 ton fowarów za sumę 861.981 tys. zł.

Najniższe obroty zagraniczne Polski w 1932 r. były w czerwcu. Od lipca r. ub. dał się zauważyć pewien wzrost tych obrotów, które stopniowo z sumy 151,9 miljonów zł we wrześniu r. ub. wzrosły do sumy 177,5 miljn. zł w listopadzie r. ub. Ostatni miesiąc r. ub., tj. grudzień przyniósł lekki spadek obrotów zagranicznych Polski. Zwiększenie przywozu do Polski w drugiej połowie r. ub. nosiło charakter przypadkowych odchyleń od wyjątkowo niskiego poziomu naszego importu, wzrost zaś eksportu w tym samym czasie był przedewszystkiem związanym z sezonowem ożywieniem wysyłek zagranicę szeregu najważniejszych artykułów naszepo wywozu.

W grudniu r. ub. wywieziono z Polski według tymczasowych obliczeń 1.309.428 ton towarów na sumę 92.959.000 zł, przywieziono zaś 203.030 ton towarów za sumę 77.562.000 zł. Wobec tego saldo dodatnie w grudniu r. ub. wyniosło 15.397.000 zł, a więc zmniejszyło się w stosunku do listopada r. ub. o 8.683.000 zł.

OBCIĄŻENIA PODATKOWE NA POMORZU.

Obecny system podatkowy wraz ze specjalnemi podatkami obowiązującemi tylko na Pomorzu i w Wielkopolsce, wskutek specyficznych warunków gospodarczych, niezwykle silnie obciążają ludność pomorską. Obciążenie podatkami bezpośredniemi na Pomorzu wynosiło w odniesieniu do jednego mieszkańca w r. 1929/30 ca 38,80 zł. (ogólna suma na rok podatkowy 1929/30 wynosiła 38.693.285 zł.), gdy jednocześnie np. w krakowskim okręgu skarbowym obciążenie to wynosiło w tymże samym roku 30,56 zł., w kieleckim 22,90 zł., w lubelskim — 15,30 zł.

Pomorze, nieposiadające ani wielkich miast, ani wielkiego przemysłu i handlu, ani urodzajnej ziemi, pod względem ogólnego obciążenia stoi na 3-ciem miejscu przed przemysłowemi okręgami

Krakowa. Kielc i daleko wyżej niż znany z urodzajnej gleby okręg lubelski.

W r. 1929 Pomorze zapłaciło na rzecz ubezpieczeń społecznych sumę 27.572.287 zł., czyli przeciętnie 27,5 zł. na jednego mieszkańca. Jeżeli zważy się, że w tym samym roku ogólna suma świadczeń z tego tytułu wynosiła w całem państwie 570 milj. zł., czyli mniejwięcej 19 zł. na jednego mieszkańca, wówczas dojdzie się do wniosku, że w zakresie świadczeń społecznych Pomorze jest obciążone znacznie silniej, aniżeli inne części kraju. (A. Z.).

OBNIŻKA EKSPORTOWYCH TARYF NIEMIECKICH NA DYKTY POLSKIE.

Zarząd niemieckich kolei państwowych wprowadził z dniem 1 grudnia 1933 r. obniżkę taryfy wywozowej N. D. 5 na dykty klejone i nieklejone od stacyj granicznych polsko-niemieckich przy wywozie przez porty niemieckie. Powyższe zarządzenie wywołane zostało chęcią wzmożenia konkurencyjności portów niemieckich w stosunku do eksportu przez porty polskie.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW DLA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁOWYCH W ZWIĄZKU Z WALKĄ Z BEZROBOCIEM.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 23 grudnia 1932 roku w związku z akcją zwalczania bezrobocia upoważniło Izdy Skarbowe w gospodarczo uzasadnionych lub zasługujących na szczególne uwzględnienie w wypadkach do udzielania przedsiębiorstwom przemysłowym zaliczonym do świadectw przemysłowych IV, V, VI, VII i VIII kategorji świadectw przemysłowych według rozdziałów XIV, XV, XVIII i XIX części II lit. c taryfy stanowiącej załącznik do art 23 powyższej ustawy następujących ulg przy nabywaniu świadectw przemysjowych:

2) zezwalania na nabywanie świadectw przemysłowych na rok 1933 według robotników, przyjętej za podstawę do określenia kategorji świadectwa przemysłowego na rok 1932.

b) zwalniania od dopłaty do ceny świadectwa przemysłowego wyższej kategorji w wypadkach, gdy w okresie od 1 stycznia do 1 lipca 1933 r. będzie miało miejsce powiększenie ilości zatrudnionych robotników w porównaniu z ilością, przyjętą za podstawę do określenia kategorji świadectwa przemysłowego na rok 1933.

Ulgi powyższe mogą być udzielone najwyżej w granicach jednej kategorji świadectw przemysłowych, t. j. przedsiębiorstwo przemysłowe, zaliczone ustawowo do V kategorji świadectw przemysłowych, może uzyskać jedynie zezwolenie na nabycie świadectwa przemysłowego VI kategorji i t. p.

Ulgi wyżej wskazane będą udzielane na indywidualne podania, które wnosić należy do Urzędów Skarbowych. Urzędy Skarbowe winne złożone podania przedstawić w terminie do dni 7-miu właściwej Izbie Skarbowej.

O ULGACH PODATKU OBROTOWEGO W ROKU 1933.

W związku ze znowelizowaną ustawą o podatku przemysłowym, Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu przypomina, że począwszy od 1 stycznia 1933 państwowy podatek przemysłowy od obrotu w przedsiębiorstwach sprzedaży detalicznej, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, wynosi 0.75 proc., czyli 3/4 proc.

Do podatku przemysłowego dolicza się podatek komunalny w wysokości 1/4 tego podatku.

Dotychczas płaciło się od obrotów artykułami spożywczymi przy detalicznej i drobnej sprzedaży stawkę 1 proc., a od wszelkich innych artykułów 1.5 proc.

Obecnie więc **niema zróżniczkowania między artykułami 1-szej potrzeby a innymi artykułami, od wszystkich** bowiem artykułów (w detalicznej sprzedaży) płacić się będzie 0.75 proc., pod warunkiem prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych.

OBNIŻENIE STAWEK PODATKU OD OBROTU DLA CEGIELŃ KRAJOWYCH.

Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu na podstawie art. 94 ustęp 3 p. 7 ustawy z dnia 15. VII. 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym, obniżyło (okólnikiem z dnia 17. VII. 1932 r.) do 1% stawkę podatku przemysłowego od obrotów osiągniętych począwszy od 1. I. 1933 r. przez cegielnie krajowe z tranzakcyj, zawartych z firmami, posiadającemi swą siedzibę na terenie W. M. Gdańska.

Powyższa ulga będzie udzielana pod warunkiem prowadzenia przez krajowe cegielnie prawidłowych ksiąg handlowych oraz udowodnienia odnośnych tranzakcyj listami przewozowemi.

TOWARZYSTWO POLSKO-FRANCUSKIE DLA HANDLU ZIEMNIAKAMI.

Do Konsulatu R. P. w Lyonie zwróciła się pewua firma francuska z Dijon proponując utworzenie na terenie Francji towarzystwa polsko-francuskiego, którego celem byłoby prowadzenie interesów handlowych z Polską specjalnie w dziedzinie importu ziemniaków. Firma ta ma już od dłuższego czasu stosunki z rynkiem polskim, które zdaniem jej przy bliższej wzpółpracy z firmami polskiemi, mogłyby dać lepsze rezultaty. W związku z powyższem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni prosi o wypowiedzenie się w tej kwestji, zainteresowane firmy swego okręgu, z powołaniem się na L. dz. 10870/32/II Gr. Referat eksportowy Izby udzieli zainteresowanym bliższych informacyj w tej sprawie.

POŁĄCZENIE TELEFONICZNE MIĘDZY POLSKĄ I KONGIEM BELGIJSKIEM.

W uzupełnieniu notatki z dnia 12 listopada 1932 r. (Biuletyn Informacyjny nr. 29 Rok I.) podajemy do wiadomości, że do połączenia telefonicznego między Polską i Kongiem Belgijskiem włączono również sieć telefoniczną w Matadi (Kongo Bel.); opłata za trzyminutową rozmowę została zwiększona o 1,50 fr. i wynosi 81,50 fr. — Inne opłaty pozostają bez zmiany.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1291.
5. „Atlantic“, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ulica Swiętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.